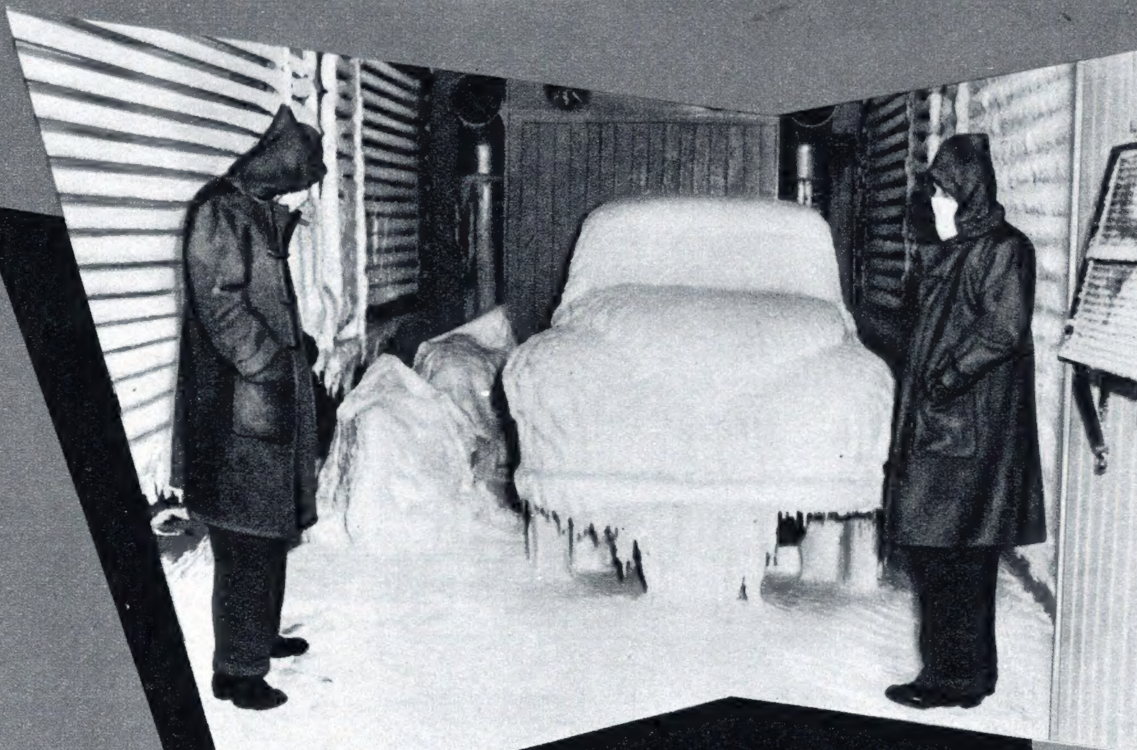
das AUTO MOTOR UND SPORT

Alles über die Isabella



AHRTBERICHT VOM 3=6 MONZA
VIE SIE BESCHLEUNIGEN

HEFT 26
20. DEZEMBER 1958





Test bestanden

Trotz minus 30° Celsius war der Wagen in wenigen Sekunden startbereit mit

CASTROLITE *

Castrol-Motorenöle behalten auch unter extremen Temperaturverhältnissen ihre volle Schmierfähigkeit und bieten schon bei der ersten Motorumdrehung vollen Schutz: **daher**

Zur Winterzeit
fahr' Castrolite*
das motorschonende Winteröl

* Sprich „Castroleit"



DEUTSCHE CASTROL-VERTRIEBS-GESELLSCHAFT MBH. HAMBURG

Bildwiedergabe mit freundlicher Genehmigung der Nuffield Organisation, England

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Am Grabe von Atogas

(Siehe Heft 25, Seite 22)

. . . diese Panne ist nicht zu verstehen. Es kam mir der Gedanke: kaufe keine Auto-Zeitschrift mehr; man ist einfach erschüttert. Ist es überhaupt denkbar, daß ein Fachmann sich derartig hinters Licht führen läßt? Das dürfte nicht mal dem mit gesundem Menschenverstand begabten Laien passieren. Wie gesagt, ich bin erschüttert!

Heinrich Rolf, Castrop-Rauxel

*

Mir ist eine Zeitschrift, die den Mut hat, auch auf die Gefahr eines Fehltritts hin zu kritischen Dingen Stellung zu nehmen, lieber als manche andere, die auf alle Fälle immer auf Nummer Sicher geht.

Dr. Wolfgang Christmann, Leverkusen

*

. . . Übrigens darf ich bemerken, daß noch andere Fachleute auf den gleichen Leim gekrochen sind: ein solcher gab bei mir den Anlaß zum Einbau des Gerätes und der überaus positive Test des Herrn Buck den Ausschlag. Der letztere tut mir leid, er wird was zu hören kriegen. Sollten enttäuschte Leser jetzt bei Ihnen abbestellen, so seien Sie versichert, ich bin nicht unter diesen. Veröffentlichen Sie meinen Namen bitte nicht. Ich habe hier liebe Freunde, die sich kaputtlachen würden, wenn sie meine Pleite erführen.

J. H., B.

*

Wahrscheinlich bin ich nicht der einzige erboste Leser, dem Sie mit Ihrer Offenbarung einen argen Schock bereitet haben. Einen Schock nicht etwa, weil das von Ihnen so angepriesene Atogas-Gerät nichts als „Der große Bluff" war, sondern weil das bisher in Sie gesetzte Vertrauen nunmehr auf höchst wackeligen Beinen steht.
. . . Vor allem möchte ich Sie bitten, Herrn Buck in Zukunft nur höchst selten zur Mitarbeit heranzuziehen, ich persönlich werde jedenfalls alles, was aus dem Munde oder der Feder dieses Herrn stammt, meinem Sohn in der Märchenstunde zu Gehör bringen.

Heinz Karl Uhlemann, Lampertheim (Hessen)

*

Mit Deiner heutigen Nummer 25 bist Du mir noch sympathischer geworden (falls dies noch möglich war) wegen Deiner Offenheit, mit der Du Dich der Panne mit Atogas bezichtigst!
All Deinen Neidern, die sich jetzt melden werden, ins Stammbuch geschrieben: Wir sind alle Menschen, und jeder von uns irrt sich hin und wieder. Den Charakter erkennt man daran, wie man sich zu einem begangenen Fehler stellt. Ich bin Dir dankbar für die offenen Worte, ich hatte auch mit Atogas geliebäugelt dank Deiner Empfehlung.
Ich hoffe nur, daß Du auch weiterhin Teste von Herrn Buck bringst, sind an ihnen doch immer die sachliche Objektivität und das fundierte Wissen zu loben.

Robert Lupfer, Rottenburg/Neckar

*

Sind Sie sich nicht darüber im klaren, daß Sie dem Ansehen Ihrer Zeitung sehr geschadet haben? Damit ist es nicht getan, daß Sie sich damit entschuldigen, es seien schon größere Leute auf den Leim kleinerer Erfinder hereingefallen. Immerhin sind Sie eine Fachzeitschrift, und von dem Urteil Ihrer Zeitung habe ich sehr viel gehalten.
Nun meine Frage: Ist die Weiterverwendung des „Atogasgerätes" für den VW-Motor schädlich? Mein Fahrzeug hat erst 25 000 km herunter und ist Baujahr 1958. Wenn ja, kann ich die Firma Galmar für eventuell entstandenen Schaden haftbar machen? Kann ich die Rücknahme des Gerätes und die Rückzahlung meines Geldes verlangen?

Paul Hüttemann, Bielefeld

*

Daß Sie offiziell Ihre Meinung über Atogas in dem Artikel „Am Grabe von Atogas" richtigstellten und die Form, in der Sie es taten, ist sehr anerkennenswert. Wenn Sie darüber hinaus noch ein übriges für Ihre Leser tun würden, indem Sie ihnen mitteilten, wie sie gegen die Firma Galmar vorgehen können, so wäre dies sehr erfreulich. Meiner Meinung nach könnte man Galmar in Form einer Mangelrüge zur Wiedergutmachung des Schadens oder in Form einer Klage wegen arglistiger Täuschung zwingen.

Joeris C. Scholler, München

Eine Weiterverwendung des Atogasgerätes empfehlen wir nicht. Wie wir schon in Heft 25 ausführten, ist nicht direkt das Atogasgerät selbst, sondern die übermäßige Vorzündung und die Abmagerung des Kraftstoff-Luftgemisches auf die Dauer für den Motor schädlich.
Es ist ohne weiteres möglich, von der Firma Galmar die Rücknahme des Gerätes unter Erstattung des Kaufpreises sowie der Ein- und Ausbaukosten zu verlangen. Der § 463 BGB bietet hierzu eine eindeutige Handhabe, da sich das Fehlen „einer zugesicherten Eigenschaft" an Hand der Galmar-Anzeigen mühelos nachweisen läßt. Die dort versprochene Verminderung des Kraftstoffverbrauches um 25% und des Ölverbrauches um 50% sowie die Erhöhung der Beschleunigung um 15 bis 25%, der Spitzengeschwindigkeit um 15 bis 20% und der Steigfähigkeit am Berg um 10 bis 12%, sind in dieser Zusammenstellung in keinem Fall erreicht worden, auch nicht bei den von Dipl.-Ing. Buck getesteten Fahrzeugen.

Red.

*

Wie sicher viele Leser, so bin auch ich durch die neuesten Enthüllungen um das sogenannte „Atogas"-Gerät um eine Hoffnung ärmer geworden. Es ist schon so, wie sie schreiben: Mit Wundern darf man in der Technik nicht rechnen. Trotzdem werden immer wieder diese Fälle vorkommen, wo sich selbst versierte und erfahrene Fachleute zunächst von „Erfindungen"

täuschen lassen, die sich nach sorgfältiger Prüfung als unseriös erweisen. Um so mehr finde ich Ihre Bereitschaft sympathisch, auch dem unbekannten Erfinder unvoreingenommen eine Chance zu geben.
Helmut Walter, Berlin-Zehlendorf

*

... Das alles aber sind technische Dinge, über die man sachlich diskutieren und auch sehr verschiedener Meinung sein kann. Der Hauptgrund meines Schreiben aber ist der unfeine – um nicht zu sagen rüde – Ton des Berichts, wie ich ihn bisher gerade bei Ihnen in all den vielen Jahren nicht gewohnt war. Ich habe den fatalen Eindruck, daß hier das massive wirtschaftliche Gewicht der beiden protestierenden Firmen gewaltig die Musik gemacht hat – und das ist peinlich, sehr peinlich sogar. Ich möchte hoffen, daß die weiteren Auseinandersetzungen sachlich und ohne persönliche Angriffe geführt werden.
Walter Krumnow, Ludwigsburg

*

Ihre „Richtigstellung" gefällt mir absolut nicht. Sie tun so, als ob Herr Dipl.-Ing. Buck lediglich auf den Leim des Herrn August gekrochen sei, man hat aber mehr den Eindruck, als ob die Redaktion vor den stärkeren Bajonetten, nämlich Solex und VW, kapitulieren mußte. Ohne Zweifel sind die Argumente des VW-Werkes, Ablehnung der Vorverlegung des Zündzeitpunktes und der Gemischänderung beim Starten, einleuchtend. Das wußte man aber auch schon vor Herrn August, und das hätte man auch schon vorher als negative Beigabe erkennen müssen. Andererseits aber steht auch fest, daß der Wirkungsgrad der Verbrennung – auch beim VW – noch erhöht werden kann. Unverbrannte Gase sind vorhanden, und es ist auch durchaus möglich, diese durch bessere Vermischung mit der Verbrennungsluft noch zu aktivieren. Das ließe sich auf dem Prüfstand ohne Schwierigkeit feststellen.
Dr.-Ing. Wilhelm Mörs, Dortmund

Wer unsere Zeitschrift im allgemeinen und unseren Bericht in Heft 25 im besonderen genau gelesen hat, dem dürfte klar sein, daß wir uns nicht um den „Druck" von Firmen zu kümmern pflegen. Es sind uns auch keine Fälle bekannt, wo ein solcher Druck ausgeübt wurde, schon gar nicht im Falle Atogas von Solex oder VW. Entscheidend waren hier lediglich die technischen Tatsachen. Red.

Nur ein Splint

(Siehe Heft 23, Seite 26)

Gewiß wird heute in unseren Fabriken scharf kalkuliert; bevor man aber z. B. mit DM 100.– Chrom das Gesicht des Wagens modernisiert, sollte man doch mal an solche Kleinigkeiten wie Bolzen und Muttern denken. Es ist ein Witz, vom ausgereiften Wagen zu sprechen, von dem die Räder wie reife Pflaumen abfallen können. Der Einkaufschef und der Konstrukteur sind im Irrtum, wenn sie der scheinbar billigen Lösung den Vorzug geben. Im Falle Kronenmuttern plus Splint werden längere Montagearbeiten benötigt, komplizierte Lagerhaltung, Mehraufwand in der kaufmännischen Abwicklung lassen das Argument der Billigkeit solcher Sicherungen fragwürdig werden. Dem Armen, der auf 3 Rädern sein Schicksal beschließt, nützt die fortschrittliche Kalkulation nichts. Es gibt heute einwandfreie Konstruktionselemente, die die Sicherheit durch Montage nur eines Teiles gewährleisten.
Walter Guttropf, Mannheim-Rheinau

Er dieselt nach

((Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 25)

Ich habe mich vier Jahre lang bei meinen beiden VW-Standard über das Nachdieseln geärgert. Seit einigen Wochen ist diese Erscheinung restlos behoben, nachdem mir die hiesige VW-Vertretung eine elektrische Leerlaufdüse eingebaut hat. Diese Düse sperrt automatisch bei Abschaltung der Zündung die Benzinzufuhr, und der Motor bleibt sofort stehen, egal wie heiß er ist. Die Kosten für diese elektr. Leerlaufdüse incl. Einbau belaufen sich auf etwa DM 20.–, und besagte Düse dürfte in jeder größeren VW-Vertretung auf Lager sein.
Hans Krieger, Wiesbaden

Diese Düse wird von Solex hergestellt und an das Volkswagenwerk und seine Vertragswerkstätten geliefert. Bei Unterbrechen des Zündstromes schließt ein Nadelventil die Leerlaufdüse. Durch einen kleinen, miteingebauten Knebelschalter kann von Hand die Automatik an- und abgestellt werden. Diese Schnellstopp-Düse wird dem VW-Transporter serienmäßig in südliche Länder mitgegeben. Einen Motor nur auf diese Art zum Stehen bringen zu können, ist allerdings eine merkwürdige Methode. Red.

Warum Geschwindigkeitsbegrenzung?

(Siehe Heft 23, Seite 9)

Meiner Ansicht nach hat Herr Strepp bei seinen hochinteressanten Ausführungen noch einen Punkt vergessen, nämlich den der Konkurrenz zwischen Kraftwagen und Bundesbahn. Vielleicht steckt hinter dieser ganzen Propagandawelle zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen der Gedanke, den Weitverkehr mit Personenkraftwagen so zu verlangsamen, daß dadurch die Benutzung der Fernzüge der Bundesbahn vorgezogen wird.
Dipl.-Ing. Wilhelm Fleischer, Heidelberg

Die Puste geht nicht aus

(Siehe „Warum Geschwindigkeitsbegrenzung?", Heft 23, Seite 11)

Auf die Behauptung, „dem VW geht bei 70–80 km/st die Puste aus", möchte ich für alle diejenigen, die es nicht wissen sollten, antworten, daß der 4. Gang beim VW unten rechts liegt. Ich fahre mit dem VW von Kassel nach Frankfurt in 2 Stunden: Die Puste geht ihm niemals aus, auch nicht bei Vollgas.
K. O. Dorn, Kassel

Herr O. Z. und der Frostaufbruch

(Siehe Heft 23, Seite 20)

Ich fahre seit 1922 Kraftfahrzeuge. Seit Jahrzehnten wurde immer wieder durch Sachverständige an Hand von Versuchen, die durch verantwortungsbewußte Richter angeordnet wurden, festgestellt, daß selbst versierteste Fachleute sich bei Geschwindigkeitsschätzungen selbst dann grob verschätzten, wenn der Beobachtende unbeweglich stand. Leider muß ich mit Besorgnis feststellen, daß in den letzten Jahren zunehmend Polizei- und Gerichtswillkür um sich greifen, und zwar in einem Maße, daß man heute schon getrost von einem „Polizeistaat" sprechen kann. Daß eine Regierung, die das duldet, im In- und Ausland an Prestige verlieren muß, liegt auf der Hand.
Herr v. Frankenberg hat den vorliegenden Fall kritisch geschildert. Was geschieht aber nun? Setzen sich Ihre und andere einschlägige Redaktionen, setzen sich die Automobilclubs usw. zusammen, um bei den zuständigen Regierungsstellen auf diese Willkür hinzuweisen? Wie schnell wäre im vorliegenden Fall der anzeigende Polizeimeister überführt worden, wenn das Gericht Kontrollversuche angeordnet hätte! Ich bin sicher, daß unglaubliche Abweichungen festgestellt würden, es gibt ja schon genug „Tests" dieser Art. Würde aber selbst dann ein Polizeibeamter gemaßregelt werden, wenn er „mit an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit" seinen Beamteneid in die Waagschale wirft und ihm dann bewiesen würde, daß er sich bis zu 50% und vielleicht mehr geirrt hatte? Ich fürchte, kaum!

G. Naumann zu Königsbrück, Gnarrenburg Bez. Bremen

Der gute Schlaf der „Donau"

Am 14. Februar 1958 begegnete mir auf dem bereits ausgebauten Teilstück der künftigen Autostraße Passau–Linz, zwischen Wels und Ried, ein Lastwagen. Als ich auf 50 Meter mit meinen 110 km/st heran war, entschloß sich ein Personenwagen-Fahrer, der weiß Gott wie lange schon hinter dem Lastwagen gedöst hatte, diesen gerade jetzt zu überholen. Als er meiner ansichtig wurde, stieg er auf die Bremse und stellte seinen Schlitten quer in meine Fahrbahn. Links war also der Laswagen, rechts ein Damm, der dort ein Flüßchen begleitet. In solchen Fällen kann man sich gerade noch festhalten und denken: So ist das also! Nach dem Bums machte ich einen Looping mit anschließender Rolle. Nachdem sich mein Auto – oder was davon übrig war – auf dem Rücken etabliert hatte, erschien alsbald ein wackerer Helfer mit der Frage: „Ist da jemand?" Und in der Tat: ich war noch da! Die Sache kostete mich meinen wackeren 15 M, ein kaputtes Brustbein, einige von diesem abgelöste Rippen, eine Lungenquetschung, sonstige Kleinigkeiten, 10 Tage Krankenhaus, ansehnlichen Verdienstentgang, einen Leihwagen und sonstige Nebenkosten.
Im April war es soweit: mein „Gegner", der aufmerksame und auch sonst kundige Personenwagen-Fahrer, ein Handwerker aus jener Gegend, der sich bei seiner Vernehmung damit brüstete, daß er sein Leben lang ganz bestimmt nicht mehr als 5000 km gefahren sei, bekam als Alleinschuldiger seine 3 Wochen mit Bewährung. Gegen dieses Urteil legte er „natürlich" Berufung ein. Im August 1958 wurde seine Berufung in zweiter Instanz verworfen, das Urteil rechtskräftig.
Bis dahin hatte sich seine Versicherungsgesellschaft mit Namen „Donau" überhaupt nicht gerührt. Briefe meines Anwalts wurden nicht beantwortet. Der Aufforderung, das Wrack zu besichtigen und zu dem Schadensfall überhaupt Stellung zu nehmen, maß sie keine Bedeutung zu.
Ich strengte also Zivilklage an. Im September 1958 war erster Termin vor dem Bezirksgericht Ried. Hier gab die Versicherung ihr erstes Lebenszeichen, indem sie erstens die Zuständigkeit des Gerichts anzweifelte, zweitens von mir – dem Ausländer – eine Kostensicherstellung in Höhe von 10 000 Schilling begehrte. Worauf das Gericht sich vertagte.
Im Oktober 1958 erklärte sich das Gericht für zuständig. Auch erließ es mir die Kostensicherstellung. Dies geschah jedoch nur, weil ich das Vorhandensein ausreichender Vermögenswerte in Österreich nachweisen konnte. Ein insofern weniger glücklicher Bundesdeutscher hätte also zu seinem Schaden auch noch 10 000 Schillinge aufbringen müssen, um überhaupt Aussicht auf richterlichen Beistand zu erlangen.
Aber die Aussichten verlieren sich auch so in weiter Ferne. Auf die im September 1958 ergangene Aufforderung des Gerichts, zu meinem Klagebegehren schriftlich Stellung zu nehmen, hat die famose „Donau" zunächst einmal Winterschlafstellung bezogen. Wenn ich Glück habe, wird das Gericht neuen Termin noch im Jahre 1958 ansetzen, wenn nicht, ein anderes Mal. Und wahrscheinlich noch viele Male. Denn so, wie die Dinge bisher liefen, wird die „Donau" ihre Taktik des Zeitgewinnens noch bis zum St. Nimmerleinstag fortsetzen können: Anträge stellen – vertagen – toten Mann markieren – Anträge stellen – vertagen – wieder toten Mann markieren – und so weiter.
Aber ich will nicht ungerecht sein und nichts auslassen. Dem Strafprozeß gegen den „Gegner" war ich natürlich als Nebenkläger beigetreten, in der laienhaften Hoffnung auf einen Ersatz wenigstens des unbestreitbaren Schadens, z. B. des Wagenwertes und der Krankenhauskosten. Und in der Tat – mir wurden 150 Schillinge = 25 DM zugesprochen. Sie bezogen sich auf die Rechnung eines Hautarztes, der mich behandeln mußte, nachdem ich von den vielen Penizillinspritzen einen Hautausschlag bekommen hatte. Immerhin! Wer in Österreich verunglücken will, soll es so einrichten, daß er davon nur Hautausschläge bekommt. (Daß die Versicherung diese 25 DM auch bezahlt hätte, wird man nach dem Voranberichteten nicht annehmen dürfen.)
Ich habe mir vor einiger Zeit einen neuen Wagen zulegen können. Meine Verdienstausfälle haben mich auch noch nicht in den Schuldturm gebracht (obwohl das Finanzamt bereits bitterböse ist). Aber nicht jeder hat soviel Glück im Unglück. Mancher einer stirbt davon, daß man sich seinen 110 Sachen in den Weg stellt. Manch einer wird davon Krüppel für sein Leben. Manch einer kann sich keinen neuen Wagen kaufen, obwohl er ihn fürs tägliche Brot braucht. Manch einer verliert durch monatelanges Nichtstun Stellung und Einkommen und für immer die Balance seines Daseins. Und

auch bei ihm kann sich eine Versicherung schlafend stellen, können Gerichte unendlich viel Zeit haben. Nur in Österreich – –?
In längst vergangenen Zeiten wurden Leute, die einen Schaden schuldhaft anrichteten, aber nichts dazu taten, ihn wieder gut zu machen, eingesperrt. Damals kam die Zwangs-Haftpflichtversicherung auf. Mit Recht nahm man an, daß ein Mensch, ehe er ins Kittchen geht, seine Versicherung so mobil machen würde, wie es ihm vertraglich zusteht. Aber diese vergangenen Zeiten waren überaus undemokratische Zeiten, und deshalb hat man in der Demokratie dieses undemokratische Einsperren schleunigst wieder abgeschafft. Heute darf auch der, der den Schaden anrichtet, sich schlafend stellen und mit seiner Versicherung unter eine Decke kriechen. Gute Nacht! Erich Boyer, Bad Godesberg

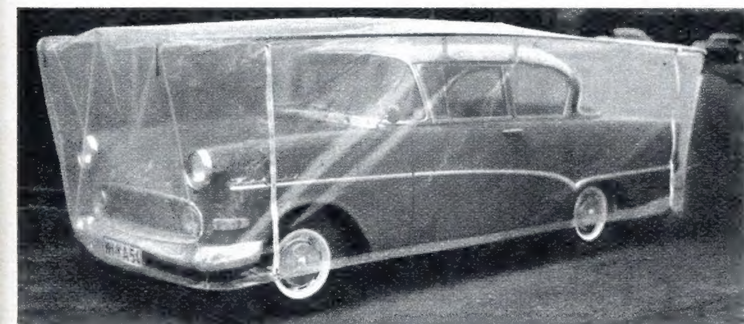
Verstellen des Rückfensters strafbar?

(Siehe „Steuer, Recht, Versicherung", Heft 24, Seite 35)

Folgenden Brief schrieb ich an das OLG Hamm: „Sie haben einen Kraftfahrer verurteilt, weil er das Rückfenster seines Wagens mit Gepäck zugestellt hatte (1 Ss 196/58). Da auch Kombiwagen – wie der Opel ‚Caravan' – mit einem Innen- und einem Außenspiegel geliefert und zugelassen werden, obwohl gerade bei einem Kombiwagen damit zu rechnen ist, daß er häufig so beladen ist, daß von der Benutzung des Innenspiegels keine Rede sein kann, möchte ich gern von Ihnen wissen, ob ich mein Fahrzeug erst zu einem Kombifahrzeug umbauen lassen muß, um mich bei Mitnahme von Gepäck, das evtl. meine Heckscheibe verstellt, vor einer Bestrafung zu schützen." Otto M. Germann, Frankfurt

Plastik-Faltgarage

Mit vielen Autobesitzern teilte ich die Sorge, in der Nähe meiner Behausung keine Garage zu haben, so daß der schöne, neue Rekord bei Tag und Nacht, in Regen und Schnee, vor meiner Tür stehen mußte.
Eine Hilfe wäre wohl eine Haube aus Kunststoff-Folie gewesen, wenn die üblen Begleiterscheinungen solcher Schutzhauben nicht ein Handikap bedeuteten: Entweder liegt die Folienhaube auf der Karosserie auf und reibt dann im Wind allmählich an den Auflagestellen den Lack blind, oder unter der Haube bildet sich Kondenswasser, das – zusammen mit dem Weichmacher, der aus mancher Folie mit der Zeit auswandert – in dem Lack Flecken verursacht.
Ich baute deswegen nach eigenen Überlegungen eine Plastik-Faltgarage, die man innerhalb weniger Minuten aufbauen oder abmontieren kann, auch wenn „man" eine schwache Frau ist.
Das Traggestell für die Schutzhaube wird ähnlich wie die bekannten Ski-Bügel oder Koffer-Brücken auf dem Dach befestigt und dann die Haube darübergelegt. Zur leichteren Handhabung ist diese durch vier Reißverschlüsse unterteilt. Die Schieber dieser Verschlüsse lassen sich – zusammen mit einem in den unteren Haubenrand eingeschweißten Stahldraht – mittels Vorhangschloß gegen unbefugtes Öffnen sichern. An bestimmter Stelle ist die Schutzhaube zur besseren Luftzirkulation perforiert, so daß sich kein Kondenswasser bilden kann.
Haube und Traggestell lassen sich auf Kofferraum-Größen zusammenlegen und werden dann in einer praktischen Tasche untergebracht. Dabei ist nicht etwa zu fürchten, daß damit kein Platz fürs Gepäck mehr vorhanden wäre. Ich gebe gern etwaigen Interessenten über weitere Details Auskunft oder bin bei der Beschaffung behilflich. Eine entsprechende Faltgarage läßt sich auch für fast jede andere Auto-Marke herstellen. – DBGM wurde angemeldet. – Franz W. Berger, Wiesbaden



Klappgarage

Die hier im Modell abgebildete Klappgarage „Häubchen" wurde zum Patent angemeldet. Da das Tor wegfällt und man seitlich frei aussteigen kann, ist sie nur wenig größer als der unterzubringende Wagen und kann ohne Fundament aufgestellt werden. Die Haube läßt sich durch Gewichts-Ausgleichsfedern leicht heben und senken.
Sven Erichsen, Ennepetal-Milpse, Strückerberg 52



818 J

Ob in Deutschland – oder irgendwo in der Welt

Qualität spricht sich herum. Das ist ein Grund für den besonderen Ruf, den die älteste Automobilfabrik der Welt in Deutschland genießt. Ob Personen- oder Lastwagen, ob Omnibusse oder Dieselmotoren — alle Erzeugnisse der Daimler-Benz AG. rechtfertigen täglich den guten Klang des Namens Mercedes-Benz.

Qualität öffnet Ländergrenzen: Die unverwüstliche Mercedes-Benz-Qualität hat unter allen Klima- und Straßenbedingungen jede Bewährungsprobe bestanden. In 135 Länder der Welt gehen die Erzeugnisse der Daimler-Benz AG. Ein Beweis für das weltweite Vertrauen in ein großes deutsches Werk.

IHR GUTER STERN
AUF ALLEN STRASSEN



MERCEDES-BENZ

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel † (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Dieter Korp · Reinhard Seiffert · Ulrich Sempert · Richard von Frankenberg · Italien: Conte Dr.-Ing. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

20. DEZEMBER 1958 **26**
35. JAHRGANG



Unser Titelbild:
Bergab geht es nicht mit der Borgward Isabella, aber mit dem Jahr 1958. Obwohl die Borgward Isabella kein Geländewagen ist, fuhren wir sie über Stock und Stein, und Julius Weitmann fotografierte sie auf der schiefen Ebene.

Ameisen? Höhlen-zeichnungen?

Natürlich nicht. Hier wird fahren gelernt, nicht im Auto, sondern auf Skiern. Das ist nicht das gleiche, aber auch beim Skifahren hat man es mit Geschwindigkeiten zu tun, zuweilen mit nicht geringen. Darum hielten wir es für gerechtfertigt, zum Jahresabschluß diese munteren Ski-Lehrlinge abzubilden, die Hans Truöl über den Übungswiesen von Val d'Isère aus dem Hubschrauber fotografierte. Mehr über Val d'Isère und den Hubschrauber-Skilift des Herrn Briand finden Sie auf Seite 22.

Ganz kurz

10 Kilometer

der Autobahn Karlsruhe–Basel zwischen Baden-Baden und Bühl wurden in der letzten Woche zusammen mit der Zubringerstraße nach Bühl dem Verkehr übergeben.

102 Kilometer

der Autobahn Salzburg–Wien wurden vom österreichischen Handelsminister Bock eingeweiht und dem Verkehr übergeben. Es handelt sich um die zwei Teilstrecken Christophen–Pöchlarn und Ennsdorf–Sattledt.

100 Kilometer

der neuen „Autostrada del Sole", einer Autobahn mit Mittelstreifen, je zwei Fahrbahnen und je einer breiten Kriechspur auf jeder Seite, wurden 6 Monate früher als vorgesehen fertiggestellt und vom italienischen Ministerpräsidenten Fanfani dem Verkehr übergeben. Die Autostrada del Sole wird von Mailand über Florenz und Rom nach Neapel führen.

Zur Kurzarbeit

wird BMW im Januar und Februar 1959 gezwungen. Die Arbeiter werden nur noch 24 Stunden und die Angestellten 32 Stunden in der Woche arbeiten. Begründet wird diese Maßnahme mit den Verzögerungen bei den Kreditverhandlungen, die eine Verschiebung im Anlauf des neuen Fertigungsprogramms bedingten, und mit den hohen Beständen an fertigen Fahrzeugen, die in der ungünstigen Wintersaison eine Einschränkung der Produktion nötig machen.

Neu einstellen

wollen die NSU-Werke AG in Neckarsulm 600 neue Mitarbeiter. Nach Angabe der Werksleitung sind die Neueinstellungen notwendig, um das erweiterte Produktionsprogramm erfüllen zu können.

Auch die Hans Glas GmbH.,

Goggomobil-Herstellerin in Dingolfing, stellte im November 300 neue Mitarbeiter ein. Weitere Neueinstellungen sind geplant. Die Firma weist darauf hin, daß praktisch keine Bestände an Fertigerzeugnissen vorhanden sind.

315000 Opel-Wagen

werden voraussichtlich in diesem Jahr in Rüsselsheim gebaut. 25 000 davon entfallen auf den Mitte Juni in Serie gegangenen neuen Opel Kapitän. Mit einer Tagesproduktion von 1250 Fahrzeugen ist gegenwärtig die Kapazitätsgrenze bei Opel erreicht. Die Firma teilte mit, daß der derzeitige Opel Rekord auch zur IAA 1959 „keine wesentlichen Änderungen" erfahren werde.

Charles F. Kettering †

Charles F. Kettering, Leiter der Forschungsabteilung von General Motors, einer der großen Pioniere der Automobilindustrie, verstarb im Alter von 82 Jahren in Dayton/Ohio. Kettering, Mitinhaber von rund 140 Patenten, erfand unter anderem den elektrischen Anlasser und trug wesentlich zur Entwicklung der in den USA heute vorherrschenden hochverdichteten Motoren bei.

Citeria

hieß ein holländischer Kleinwagen, der mit viel Propagandaaufwand angekündigt und in deutschen Fachzeitschriften ausführlich beschrieben wurde. Es handelte sich um ein zweisitziges Kunststoffcoupé, in das der Motor des BMW 600 eingebaut war. Um dieses Fahrzeug wird es nun wahrscheinlich wieder still werden, da sein Konstrukteur wegen Betrugs verhaftet wurde.

Keine Wünschelrutengänger

seien Kraftfahrer, erklärte der Richter in einer Verhandlung vor dem Amtsgericht in Trittau/Holstein. Wegen unübersichtlicher Straßengestaltung und unvorschriftsmäßiger Verkehrsbeschilderung an der Unfallstelle sprach er einen Hamburger Kraftfahrer frei, der an einer Kreuzung durch Vorfahrtverletzung einen Unfall verursacht hatte, weil die Sicht auf die Vorfahrtstraße durch eine hohe Böschung verdeckt und die Einmündung nicht vorschriftsmäßig beschildert war.

Beim Transport verstorben

ist ein neugeborenes Kind, das von einem Krankenwagenfahrer in das Kasseler Kinderkrankenhaus gebracht wurde. Der Fahrer hielt sich dabei, obwohl sein Wagen mit Blaulicht und Martinshorn ausgerüstet war, an die 50 km/st-Geschwindigkeitsbegrenzung, weil vorher der Fahrer eines anderen Krankenwagens in einem ähnlichen Fall wegen Geschwindigkeitsüberschreitung vom Amtsgericht Homberg/Efze verurteilt wurde (siehe „Ganz kurz", Heft 25).

Straßenzustandsberichte

werden im Winter von allen westdeutschen Sendern bei den Morgennachrichten um 7.00 Uhr durchgegeben und teilweise später wiederholt. Auskunft geben außerdem die Wetterämter und zumeist auch die Straßenmeistereien.

Dr. Artur Sträter,

zur Zeit Finanzminister und stellvertretender Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, soll wegen eines Verkehrsvergehens vor Gericht gestellt werden. Als Verkehrsminister hatte Dr. Sträter vor einigen Jahren gefordert, daß bei Verkehrsdelikten mit „brutalsten Mitteln" vorgegangen werden sollte.

Wegen Verkehrsgefährdung

wurde der frühere Leiter der Bremer Verkehrspolizei, Polizeirat Erich Busse, von einem Bremer Schöffengericht wegen fahrlässiger Tötung und Verkehrsgefährdung infolge von Alkoholgenuß zu vier Monaten Gefängnis ohne Bewährungsfrist verurteilt. Der Führerschein wurde ihm für ein halbes Jahr entzogen. Busse, jetzt Abschnittsleiter bei der Bremer Polizei, hatte unter Alkoholeinfluß einen tödlichen Verkehrsunfall verursacht.

Wegen Unfallflucht

wurde ein Autofahrer von einem Frankfurter Gericht zu einer Geldstrafe verurteilt, obwohl er am Unfall völlig unschuldig war. Ihm war ein betrunkener Fahrer auf der linken Fahrbahnseite in den Wagen gefahren. Der unschuldige Autofahrer barg den verletzten Betrunkenen, löschte dessen brennenden Wagen und versuchte telefonisch die Polizei zu erreichen, deren Anschluß anscheinend gestört war. Nachdem der Verletzte abgeholt worden war, fuhr er zunächst nach Hause und begab sich erst später zur Polizei, um den Unfall zu melden. Sein Verhalten wurde als Unfallflucht ausgelegt.

Zitate

„Der Charakter des Datsun wird am besten mit dem Begriff ‚melancholisch' beschrieben." (Testbericht über den japanischen „Datsun 1000" in „Road & Track".)

„Da der Wagen eine tiefe Straßenlage hat, bekommt man, wenn man bei schlechtem Wetter einmal hinter einem Lastzug herfahren muß, im Nu eine völlig verschmutzte Scheibe." (Dr. Eberhard Seifert im Testbericht über den Auto Union 1000 SP in „Motor und Fahrer".)

„. . . Lichthuper treiben wieder ihr übles Wesen. Mit Geschwindigkeiten, die zwischen 120 und 140 km liegen, liefern sich mittelstarke Wagen aller Bauklassen über viele Kilometer dahinziehende Rennen. Wo immer die Möglichkeit dazu besteht, beteiligen sich Lastwagen, teilweise mit Anhängern, an diesen Übungen. Wer ein mittleres Tempo hält, muß jeden Augenblick damit rechnen, von einem überholenden Wagen gestreift oder geschnitten zu werden . . ."

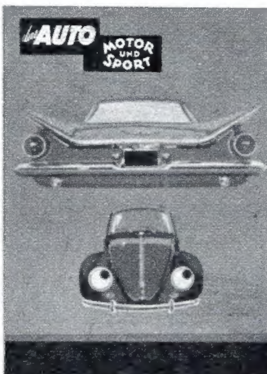
(Lufthansa-Pressechef H. G. von Studnitz unter der Überschrift „Hundert Kilometer sind vollauf genug" in „Christ und Welt" vom 4. Dezember 1958.)

Bundesbahn im Zauberspiegel

Die Deutsche Bundesbahn hatte unlängst in Münster in Westfalen einige neue Lokomotiven-Typen vorgeführt. Es waren moderne Dieselloks, die die aussterbenden Dampfrösser ersetzen und damit den Bahnbetrieb verbilligen und zugleich beschleunigen sollen. Alle Bundesbürger, die am Abend dieses Tages ihren Fernsehapparat als private Bildungs- und Informationsquelle benutzten, erfuhren in Bild und Ton von diesem einsichtsvollen Entschluß der Bundesbahn. Sie erfuhren aber auch etwas anderes: die Bundesbahn – so erläuterte der von ihr gestellte Sprecher – entrichte für den Dieselkraftstoff denselben Preis und dieselben Fiskalabgaben wie der übrige Kraftverkehr. Damit trage die Bundesbahn zur Finanzierung des Straßenbaues bei, obgleich die Dieselöl verbrauchenden Lokomotiven die Straße gar nicht benutzten. Je mehr die Bundesbahn im Zuge der Rationalisierung ihre Zugförderung vom Dampf- auf den Dieselbetrieb umstelle, desto größer würden auch die Beträge, die sie dem Straßenbau zur Verfügung stelle.
Diese Darlegung scheint logisch durchdacht und auf Tatsachen gegründet. Viele Fernsehteilnehmer werden daher auch nicht bemerkt haben, daß sie die Bundesbahn in einem „Zauerspiegel" erblickten, der – wie es Spiegel zu tun pflegen – ein seitenverkehrtes Bild vermittelte. Die Bundesbahn als Finanzier des Straßenbaues – das ist eine der Wirklichkeit genau entgegengesetzte Perspektive. Wir wollen hier auch nicht die Problematik des Verkehrsfinanzgesetzes, der für die Bundesbahn gestundeten Beförderungssteuer oder irgendeines anderen, die Kostenbelastung der einzelnen Verkehrsträger betreffenden Diskussionsthemas vertiefen. Aber wir wollen die Beträge nennen, die die Bundesbahn laut Haushaltsentwurf 1959/60 als Gegenleistung für ihre relativ bescheidenen Mineralöl-Abgaben erhalten soll.

Da sind zunächst 145 Millionen DM, die der Bundesbahn aus dem Verkehrsfinanzgesetz zufließen. 295 Millionen DM zahlt der Bund zum Ausgleich der sogenannten betriebsfremden Lasten, ferner 34 Millionen DM zur Deckung von Verpflichtungen gegenüber der Deutschen Bundesbank, die aus der Verzinsung von Ausgleichsforderungen resultieren. Eine Million DM erhält die Bundesbahn für den durch internationalen Vertrag festgelegten Wiederaufbau der Kehler Rheinbrücke, ferner eine Liquiditätshilfe in Höhe von 134 Millionen DM. Außerdem gewährt der Bund ein Darlehen von 260 Millionen DM, wobei 70 Millionen DM unter Zweckentfremdung dem ERP-Sondervermögen entnommen werden. In der Summe sind das bereits 868 Millionen DM. Schließlich aber wird die Bundesbahn noch eine weitere halbe Milliarde DM bekommen, die lediglich „vorfinanziert" und daher im Verkehrshaushalt 1959/60 überhaupt nicht sichtbar wird.

Diese Tatsachen werden in dem erwähnten Fernsehbericht totgeschwiegen. Statt dessen wurde der Eindruck erweckt, als bereichere sich der Kraftverkehr auf Kosten der notleidenden Bundesbahn. Wahrlich, der „Zauberspiegel" macht seinem Namen alle Ehre! Ob ihn besondere Sympathien mit staatlichen Verkehrseinrichtungen verbinden? H. M.



In 14 Tagen: Heft 1

Dipl.-Ing. Korp rollt die in den Gazetten kursierende Frage „Alter oder neuer Volkswagen?" unter dem Blickwinkel des Technikers auf, und Hans A. Muth zeichnete dazu den Titel mit dem VW, der sich auch im Lande der Stilisten durchgesetzt hat.

Dr. Paul Simsa testete das neue Goggomobil T 700 und kam zu recht aufschlußreichen Erkenntnissen.

Mit einer ganz sonderbaren Kleinwagen-Konstruktion befaßten sich mehrere Mitglieder der Redaktion.

La Strada

— bei uns und anderswo

Es wurde bekanntlich kürzlich das Kuratorium „Wir und die Straße" gebildet. Da sitzen ehrenamtlich lauter Leute drin, die keine Zeit haben: der Bundespräsident, der Bundeskanzler, Wirtschaftskapitäne, Motorsportpräsidenten, Landesminister und auch ein Beamter aus dem Bundesministerium für Verkehr. Man meint, all diese Leute ohne Zeit sollten jetzt mal das Verständnis für die Straße und für den Verkehr in der Öffentlichkeit wecken und Maßnahmen empfehlen. Letzteres vor allem: man sollte mal, man könnte auch . . .
„Man" ist auch hier immer wer anders, denn wir haben ja keine Zeit. Und eine Straßenliga haben wir schon seit langem. Ja, die Straßenliga sollte mal . . . Die Straßenliga meint aber, das Länderparlament sollte mal, oder der Bundestag sollte mal.
Die italienische Straßenliga, die Federazione Italiana della Strada, hat es ihren Volksgenossen einmal gezeigt. Die Broschüre liegt vor mir: „Ricognizione sulla Via Aurelia". Es ist wenig schmeichelhaft, was die Italiener da von ihrer Fahrt über die Via Aurelia von der französischen Riviera bis nach Rom in Bild und Wort ihren Landsleuten unter die Nase halten. Es könnte sich um die deutschen Rheinufer-Straßen handeln oder um den Ruhrschnellweg: Schlangen hinter Lastwagen und Omnibussen; Stauungen rund um Straßenbahnen; Fabrikausfahrten, die Lastwagen zwischen den Verkehrsstrom spucken; unübersichtliche Straßeneinmündungen; schmale Ortsdurchfahrten — Nervensägen am laufenden Kilometer.
Eine Broschüre ist noch keine neue Straße, aber sie ist wenigstens schon eine offizielle Erkenntnis, die ganz eindeutig sagt, es sei kein Wunder, daß soviel passiere, es könne auf dieser Straße gar nicht anders sein, und — typisch italienisch — das verderbe einem doch die Freude am Fahren, am Leben überhaupt.
Deutsche leben nicht, um sich zu freuen; es reicht selbst fürs Amüsemang nur knapp. Wir haben keine solche Broschüre. Hier vor mir liegt ein

VERTRAULICHES EXPOSE

des Vizepräsidenten des größten deutschen Automobilclubs zum Thema: Das Kuratorium „Wir und die Straße".
Auf Seite 6 dieses Vertraulichen steht, daß 77,2% aller Bundes- und Landstraßen nicht breiter als fünf und einen halben Meter sind: „Mit diesen Zahlen ließen sich ein paar gute Filme machen". Auf Seite 7 steht unter Ziffer 3, es solle ein Fernsehfilm über deutsche Hauptstädte zur Hauptverkehrszeit gedreht werden. Wohl, damit am nächsten morgen die Fernseher bei ihren Zeitungen anrufen, um sich über das Mistprogramm zu beschweren. Die Leute wollen nämlich nicht auf dem Fernsehschirm das gleiche sehen, worüber sie sich schon den ganzen Tag ärgern.
Wenn der ADAC — denn von ihm stammt das Exposé — allerdings seine Weisheit nur hintenrum vertraulich verteilt, dann sieht das so aus, als müsse er mit seinen Weisheiten das Licht der Öffentlichkeit scheuen, als könne er sie nicht offen vertreten, als dürfe er nicht auf den Tisch hauen, als sei das alles nur die Stänkerei von Intriganten. Nein, wir haben wirklich keinen Grund zu stänkern. Wir können klar und deutlich die Dinge beim Namen nennen: Es ist ein Trauerspiel mit unseren deutschen Straßen. Es ist ein Trauerspiel, daß man wertvolle Jahre vertrödelt hat mit dem Versuch, der Bundesbahn zu helfen, indem man die Straßen drosselte. Es ist ein Trauerspiel, daß man so absurde Gedanken nicht nur denken kann in der Regierung, sondern daß man sogar ihre Ausführung versuchen darf. Es ist ein Trauerspiel, daß unsere Herren Volksvertreter im Bundestag so schlecht unterrichtet sind, daß sie noch immer glauben, mit Mittelchen wie Geschwindigkeitsbegrenzung, Verkehrsschilderwald und Erziehungswochen die Verkehrsunfälle dezimieren zu können.

NOCH EINE BROSCHURE

„The Road Ahead" — Die Straße vor uns. „Die begeisternde Erzählung vom 50 Milliarden-Straßenprogramm des Vaterlandes." — Tusch! Nacktschenkelige Girls im Tambourdreß, zerrissene Telefonbücher flattern vom Himmel auf den Broadway. Das ist Amerika, das ist die Show!
Hinter der Show steckt ein Wille. Alle Adjektive für die Show! Aber der Wille ist schmucklos, ohne Verzierung. Das war schon im Kriege so, als sich unser Wille zum Endsieg mit Lametta behing: unerschrocken, entschlossen, unabdingbar, fanatisch. Drüben baute der Wille unzählige Bomber und Nachschubschiffe. Man kümmerte sich nicht um adjektivbehangene Kampfmoral. Man kümmert sich nicht um tiefenpsychologische Metamorphosen biederer Bürger zu machtberauschten Benzinkonsumenten. Erwischt man so eine Metamorphose, dann bekommt sie ein Ticket, eine gebührenpflichtige Verwarnung. Aber man weiß, daß das nicht hilft. Man weiß, man braucht Platz, damit eine solche Metamorphose nicht gleich dreimal aneckt.
Man will, ganz einfach will man, und tut: Wir müssen so schnell Straßen haben wie eben möglich, also wollen wir sie. Gut, fangen wir an! Wir brauchen 50 Milliarden Dollar, das haben wir uns ausgerechnet. Das sind vorsichtig gerechnet 200 Milliarden Deutsche Mark. So, also 200 Mrd. Mark brauchen die Experten — dann wollen wir das gleich auch gesetzlich verankern. — Unsere Experten haben gesagt, daß es gilt, also verabschieden wir es heute, damit die Leute morgen anfangen können. Wir sind hier in den USA . . .
Und man vergißt nicht, sofort eine Broschüre drucken zu lassen, die allen Presseleuten, Föderalisten und Stadtvätern sagt, warum 200 Milliarden ausgegeben werden, und was die Bürger für dieses Geld an Ware bekommen. Die Leute müssen das wissen, damit sie nicht zu viel Geld für die Grundstücke verlangen.
Diese Broschüre liegt vor mir. Eine Druckschrift über das größte Bauvorhaben in der Geschichte, größer als der Panamakanal, schneller



Autobahnen – längst nicht mehr die „Straßen der Zukunft". Trotzdem beweisen sie durch ihre gegenüber den Landstraßen erheblich niedrigeren Unfallzahlen, daß der Straßenbau die einzige Möglichkeit wirksamer Unfallverminderung ist.

als der Panamakanal. Und auf der ersten Seite erzählt die Schrift: „Wenn du einen Wagen hast . . . wenn du eine Stunde brauchst, um die 20 km zur Arbeit zu fahren . . . wenn du einen im übrigen schönen Sommer damit vertan hast, durch einen Flaschenhals in den nächsten zu kriechen . . . wenn du einen Freund oder Verwandten hast, der bei einem Verkehrsunfall getötet oder verunstaltet wurde . . . dann bist du einer der Urheber dieses riesigen Bauprogramms."

Kann sich einer meiner Leser vorstellen, daß der Herr Bundesverkehrsminister so selbstlos die Urheberschaft für sein Straßenbauprogramm an die kraftfahrenden Volksgenossen abgeben könnte?

Dabei ist sein Plan – selbst am amerikanischen Plan gemessen – nicht schlecht. Es sind zwar nur 34 Milliarden Mark, auf zehn Jahre verteilt, aber sie sind fast genau so gut für uns, wie die 200 Milliarden Mark für die Amerikaner sein werden.

NUN DIE 34 MILLIARDEN MARK

Wir erinnern uns; die Amerikaner wollen in 16 Jahren 200 Mrd. Mark für neue Straßen ausgeben. Es werden Schnellstraßen sein, Superautobahnen. So gebaut, daß man sie notfalls nachher nochmal verbreitern kann. Es gibt darum keine Tankstellen und keine Rasthäuser, keine Parkplätze an dieser Bahn. Es könnte sein, daß man diese Gebäude nachher wieder abreißen müßte. Die Brücken über die Bahn werden auf Zuwachs gespannt, d. h. sie werden gleich so gebaut, daß noch zwei Fahrbahnen mehr darunterpassen.

Rasthäuser, Tankstellen, Drive-in-Kinos und Motels wird es nur an den Autobahnabfahrten geben, weit genug von der Bahn selbst entfernt, damit die Bahn nie in Bedrängnis kommt. Für die Auf- und Abfahrten braucht man nämlich etwa eine Meile (1,6 km), und zwar für eine neben der Autobahn herlaufende Beschleunigungs- und Verzögerungsbahn. Zur Einfahrt gibt man seinem Wagen auf dieser Bahn die Sporen, bis er genau so schnell ist wie die Wagen auf der Bahn; dann gliedert man sich gefahrlos ein. Will man von der Bahn abfahren, so lenkt man sanft auf diese Nebenbahn hinüber und tritt erst auf die Bremse, wenn man auf dieser Bremsbahn fährt. Um zu erkennen, was das wert ist, muß man sich einmal bei uns an die Abfahrt Düsseldorf-Süd der Autobahn stellen. Man kann da nicht schneller fahren als 50–60 km/st, sonst fliegt man in der Abfahrt aus der Kurve. Abbremsen muß aber jeder auf der Autobahn, und alles was hinter ihm ist, muß entweder auch bremsen oder auf die Überholbahn. An der Auffahrt kommt man nur mit dem Mute der Verzweiflung und entsprechend brachialem Anfahren auf die Bahn. Vorher muß man aber erst mal halten. Verdammt gefährlich.

Am Frankfurter Kreuz und in Köln-Deutz haben unsere Autobahnen auch solche langen Nebenbahnen, aber die sind fein sauber mit Bordstein und Gemüseinsel von der Autobahn getrennt. Man kann nicht einscheren, wo man will und wo es paßt. Man muß bis zur Einfahrtstelle, die nicht besser ist als die altbackene Auffahrt auch. Man kann auch nicht raus, wo man will. Auch da gibt es nur eine Stelle. Das Manöver „rechts ran" können keine zwei Wagen gleichzeitig fahren, so eng ist diese Stelle.

Bei uns werden die 34 Mrd. Mark nicht nur auf Autobahnen verwendet werden, denn wir müssen an unseren einfachen Landstraßen und Ortsdurchfahrten das nachholen, was die Amerikaner schon gemacht haben. Sind 34 Mrd. Mark überhaupt genug?

Die Bundesrepublik hat eine Fläche von 245 339 km², die im Durchschnitt von 195 Leuten pro Quadratkilometer besiedelt ist. Die USA haben 7 827 680 km² Fläche bei einer Besiedlungsdichte von 21 Menschen pro Quadratkilometer. Wenn man wissen will, was die jeweils investierten Summen auf sich haben, dann muß man sie durch die Landfläche und die Besiedlungsdichte teilen. Auf den US-amerikanischen qkm-Einwohner rechnet man dann 1220 DM aus und auf den bundesdeutschen 720 DM. Berücksichtigen wir noch die Eile, mit der die beiden Pläne bauen wollen (wir 10, die USA 16 Jahre), dann geben wir jährlich 72 DM für jeden Quadratkilometer-Einwohner aus und die USA 76.60 DM.

Wie sich die Bilder gleichen! Vielleicht haben unsere transatlantisch orientierten Studienreisenden und Volontäre drüben abgeguckt. Das wäre kein Fehler, denn die USA haben sehr sorgfältige Studien betrieben, um einmal mit dem Straßenbau dem Verkehr vorauszukommen. Allerdings hat in den USA schon jeder dritte ein Auto, wogegen wir mit mehr Zuwachs rechnen müssen, wenn wir nur die Franzosen und Engländer erreichen wollen. Das würde heißen, daß sich jeder zehnte Deutsche in den nächsten Jahren ein Auto kaufen würde, was er wohl auch tun wird.

Unser Plan war also doch wohl etwas knapp, was der Bundesverkehrsminister ja auch zugab. Er sagte ausdrücklich, daß dies ein Minimalprogramm sei.

Der einzige, der bisher einmal offen die Dinge um den Straßenbau beim Namen genannt hat, ist Volkswagen-Generaldirektor Nordhoff. Das war aber schon 1955, als er seinen millionsten Blechkäfer vom Band redete. Er war der einzige aus der Hierarchie der oberen paar Hundert, der den Mut aufbrachte, mit dem Finger auf einige aus seinen Kreisen zu zeigen. Wohlgemerkt, ohne jede Immunität!

Daß gute Straßen dem Verkehrsunfall wirkungsvoller beikommen als Quacksalbereien mit Geschwindigkeitslimits, das hat der Bundesverkehrsminister im vergangenen September selber in seiner Rede vor dem VDA erzählt: In Baden-Württemberg passierten von 166 000 Unfällen nur 5000 auf der Autobahn. Ich habe mal ausgerechnet, was das heißt. Dieses Land hat 292 km Autobahn mit einer durchschnittlichen Belegung von 13 750 Fahrzeugen in 24 Stunden (zwischen Heidelberg und Mannheim mehr als 20 000 Fahrzeuge am Tag). Landstraßen

und Bundesstraßen hat dieses Land mit Ortsdurchfahrten rund 23 100 km. Die Chausseen sind aber nur in der Nähe von drei Großstädten so stark belegt wie die Autobahnen (Vorort-Berufsverkehr); im Mittel dürfte die Belegung dieser Bundes- und Landstraßen nicht mehr als 3000 Fahrzeuge am Tage betragen.
Teilen wir die Unfallzahlen auf der Autobahn (5000) und auf den übrigen Straßen (161 000) jeweils durch die Länge der Straßen und die Belegungszahl, so kommt heraus: Autobahn 1,25 Unfälle pro Kilometer und Fahrzeug und Landstraßen einschließlich Ortsdurchfahrten 1,98 Unfälle pro Kilometer und Kraftfahrzeug. Die Autobahn schneidet also um rund 58% besser ab, obwohl sie rund 350% mehr Fahrzeuge am Tage transportiert.
Diese Rechnung hat vielleicht ihre Fehler, weil die mir verfügbaren Unterlagen stellenweise undurchsichtig sind. Aber ich habe da noch eine andere, offizielle Verlautbarung notiert: 1956 passierten auf 100 Millionen Fahrkilometer 197 Autobahnunfälle, 322 Bundesstraßenunfälle und 248 Landstraßenunfälle (1. Ordnung). Es stehen also 197 Unfälle auf einer breiten und guten Chaussee (Autobahn) gegen 570 auf normalen Landstraßen. In Prozenten ausgedrückt ist die Autobahn um 190% besser.
Was sind dagegen die Erfolge durch Geschwindigkeitsbegrenzung, über die wir uns so hektisch gefreut haben, bis wir jetzt langsam erkennen müssen, daß da wohl doch einige Zufälle mitgespielt hatten: Die Unfälle steigen, klettern über das Vorjahr, absolut und auch relativ. Wahrlich, man muß mit Blindheit geschlagen sein, um hier nicht zu erkennen, woran unser Straßenverkehr wirklich krank ist. Oder man muß ein Interesse daran haben, daß der Straßenverkehr nicht gesund wird.
„Wir können es nicht glauben", sagt der Vizepräsident des ADAC in seiner offiziellen Clubzeitschrift. Ich glaube, wir können es sehr wohl glauben! Oder wir haben da Männer in der Regierung, die nicht wissen, wovon sie reden. Das wäre auch nicht besser. *Strepp*

So strömt es an den Brennpunkten des Verkehrs Tag und Nacht. Ein solcher Strom braucht Raum, um reibungslos fließen zu können. Verschafft man ihm diesen Raum nicht, dann wird die Lage mit Sicherheit immer kritischer.





Vier Jahre sind für ein Auto eine lange Zeit. Was pflegt man da nicht alles zu ändern! Kühlergesichter wandeln sich, Kofferräume werden größer, Motorleistungen steigen an, Drehmomente werden gehoben und Aschenbecher verbessert. Auch an der Borgward Isabella ist die Zeit nicht spurlos vorübergegangen, aber im Grunde präsentiert sie sich heute nicht viel anders als im Herbst 1954, als sie kurz nach ihrer Geburt für diese Zeitschrift getestet wurde. Erst kürzlich wurden einige – längst fällige – äußere Retuschen vorgenommen: die unmotiviert angeklebten Schlußleuchten verschwanden, und Isabellas Gesicht wurde durch einen kleineren Rhombus harmonischer gestaltet, nachdem die senkrechten Rippen schon seit längerem daraus verschwunden waren. Ebenfalls schon vor mehr als Jahresfrist änderte sich das Armaturenbrett, während aus der Panoramascheibe, von der man vor der Automobilausstellung munkelte, nichts geworden ist. Was nicht unbedingt bedauert werden soll, denn es sprach sich inzwischen herum, daß man sich an allzu gutgemeinten Panorama-Ecken mit den Knien stoßen kann. Technisch aber blieb die Isabella (die Betriebsanleitung spricht übrigens von „dem" Isabella, wir geben aber dem Weiblichen an diesem Auto weiterhin die Ehre) wie sie war, lediglich das Fahrwerk wurde etwas versteift, die Lenkung geändert und die Getriebeübersetzungen verlängert. Sie decken sich jetzt mit denen der Isabella TS.

Ja, die Isabella TS! Also hat sich doch etwas getan. Sie ist schneller als die normale Isabella, und auch in der Ausstattung, besonders als „De Luxe", hat sie ihr einiges voraus. (Getestet wurde sie in Heft 12/1956, die technisch gleiche Coupé-Ausführung in Heft 12/1958.) Infolgedessen geriet die normale Isabella etwas ins Hintertreffen. Zu Unrecht, denn auch heute noch besteht mehr als die Hälfte der Produktion aus der Normalausführung. Davon aber ganz abgesehen ist die normale Isabella durchaus ein Auto, das der Betrachtung wert ist. Sie ist nämlich 1100 Mark billiger als die TS, ohne deswegen ein Aschenbrödel zu sein.

Betrachten wir zunächst einmal das, was „nicht dran" ist. Da sind in der Hauptsache 15 PS weniger Motorleistung. Dessen braucht die normale Isabella sich aber nicht zu schämen, denn die TS ist ein ausgesprochen schnelles Auto (mehr Literleistung als ein Porsche Super!), und mit 60 PS – die auch „da" sind, wie wir sehen werden – rangiert die normale Isabella in ihrer Klasse immer noch obenan. Man braucht also keine Minderwertigkeitskomplexe zu haben, wenn man sich damit begnügt. Was fehlt noch? Parkleuchten, Lichthupe, Heizgebläse, Liegesitze, zweite Sonnenblende und noch ein paar Verzierungen und Kleinigkeiten. Einen Scheibenwascher hat



Wenn der Fahrer sein Fenster ein bißchen mehr öffnen oder schließen möchte, kommt er beim Kurbeln mit der an sich gutplazierten Armlehne in Konflikt. Darum sollte die Kurbel etwas nach oben verlegt werden.

auch die TS noch nicht einmal, ihn rechnet man auch in Bremen zum Luxus und behält ihn der „TS de Luxe" vor. Wir würden als Isabella-Käufer darauf nicht verzichten, ebenfalls nicht auf das Heizgebläse, und der nachträgliche Einbau von beidem kostet zusammen etwa 110 DM, also nicht so viel, als daß der Kauf der normalen Isabella deswegen weniger interessant wäre.

Von diesen Dingen abgesehen, bietet die Isabella an Komfort und an Fahreigenschaften genau das gleiche wie ihre teureren Schwestern. Erinnern wir uns vier Jahre zurück: damals war die Isabella wegen ihrer Geräumigkeit und wegen ihres eleganten Aussehens eine Überraschung. Inzwischen sind ihre Konkurrenten – DKW, Ford und Opel Rekord – größer geworden, aber die Isabella braucht sich ihnen gegenüber nach wie vor nicht zu verstecken. Ihre Form ist nicht altmodisch geworden und an ihrem Komfort vermißt man nichts, was andere haben. Und wie ist es mit der Qualität? Borgward zählt unter unseren Automobillieferanten nicht zu den ganz Großen, und den ganz Großen nimmt man Kinderkrankheiten, wie sie überall vorkommen können und auch vorkommen, weniger übel als den weniger Großen. Bei der Isabella gab es anfangs etliche solcher Kinderkrankheiten, und der Erfolg war ein Rückschlag im Verkauf, der den anfänglich großen goodwill der Käufer ziemlich zunichte machte und heute noch nicht ganz überwunden ist. 1955 wurden im Bundesgebiet 12 927 neue Isabella zugelassen, 1956, als die Mängel behoben waren, nur 6580 und 1957 8259! Wahrscheinlich würde die Isabella, wenn sie von Anfang an in Ordnung gewesen wäre, heute einen ganz anderen Platz in der Rangfolge einnehmen, während sie jetzt – völlig unverdientermaßen – weit hinter Opel, auch noch weit hinter DKW und ebenfalls noch um etliches hinter dem Ford 17 M und den billigeren Mercedes-Typen rangiert.

Unter diesen Umständen ist es nur gerecht, deutlich zu sagen, daß die Isabella qualitativ sämtlichen deutschen Konkurrenzfabrikanten durchaus ebenbürtig ist und in mancher Beziehung sogar mehr bieten kann. Rekapitulieren wir, ehe wir uns hineinsetzen, kurz ihren Gesamtaufbau: Ganzstahlkarosserie, zwar „selbsttragend", aber in ihrer Stabilität hauptsächlich auf einer kräftigen Rahmen-Bodenanlage beruhend, mit der der Aufbau verschweißt ist. Vorderradaufhängung an Querlenkern wie üblich – die gleichen serienmäßigen Querlenker werden übrigens für den Borgward-Rennsportwagen verwendet –, Hinterräder an einer klassischen Pendelachse mit

Unser Test:

BORGWARD ISABELLA

zwei Gelenken und Längslenkern, vorn und hinten Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer. Ein für heutige Verhältnisse ziemlich langhubiger Stoßstangenmotor mit der zivilen Verdichtung von 1:7. Also eine schlichte und einfache Konstruktion, die lediglich in der Pendelachse von der üblichen Standardbauweise abweicht, und zwar durchaus in positiver Richtung.

Innen ist die Isabella tatsächlich so geräumig, wie sie von außen aussieht. Fünf Leute bekommt man gut hinein, zur Not auch sechs, die Beine des dritten Mannes vorn kommen mit dem ziemlich hohen Getriebetunnel in Konflikt. Damit sind allerdings die Grenzen der erlaubten Zuladung von nunmehr etwa 340 kg – für einen so großen Wagen nicht gerade viel – erreicht oder überschritten. Die Sitze sind auch hinten bequem, vorn blieb man für die normale Isabella bei der Sitzbank, die natürlich nicht allzuviel seitlichen Halt bieten kann. Die Sitze des Testwagens waren ganz mit Kunstleder bezogen, wofür 75 DM Aufpreis bezahlt werden müssen. Kunstledersitze sind erfahrungsgemäß im Sommer zu heiß und im Winter zu kalt, und wir würden die serienmäßige Ausführung mit Kunstleder und Stoff kombiniert vorziehen.

Die Sitzposition vorn ist immer noch nicht ganz befriedigend gelöst. Wenn die Sitzbank in die hinterste Raste verstellt wird, kann ein mittelgroßer Fahrer gerade noch die Pedale erreichen, ohne die Arme schon wünschenswert weit strecken zu können. Kleinere Leute müssen den Sitz notgedrungen weiter nach vorn rücken und klemmen dann in einer unglücklichen Position hinter dem Lenkrad. Als Lösung wäre denkbar: Kürzung der Lenksäule um etwa 5 cm oder aber Verzicht auf die Andeutung eines „Schlüssellenkrades", die in dieser Form ohnehin wenig Sicherheitswert hat. Der Beifahrer wird ebenfalls nicht glücklich, weil er seine Füße nach wie vor nicht abstützen kann. Eine zusätzliche Fußstütze ist darum für die Isabella eigentlich unentbehrlich. Sie wird von vielen Borgward-Händlern für wenig Geld angeboten, man kann sie sich auch selbst machen. Die in einer elfenbeinfarbenen Tafel zusammengefaßten Instrumente sind gut ablesbar, wenn man auch das Tachometer mit waagerechter Skala als einen Rückschritt empfinden muß. Eine praktische Sache sind die zusammengefaßten Kontrollampen, man braucht sich also die Kontrollen für Öldruck, Fernlicht, Blinker und Lichtmaschine nicht aus verschiedenen Ecken zusammenzusuchen. Erwähnenswert sind der Tageskilometerzähler und die elektrische Uhr, dafür vermißten wir eine Warnung, wenn das Benzin zur Neige ging. Die Heizung ist recht gut regulierbar, sie reicht aber, wie bei den meisten Mittelklassewagen, nur vorn aus, während es den Fondpassagieren zu kalt wird. Letztere sind auch beim Einstieg benachteiligt, der trotz den sehr breiten Türen unbequem ist. Leute, die viel mit der ganzen Familie fahren, wünschen sich sicherlich eine Isabella mit vier Türen.

Was die Fahreigenschaften der Isabella betrifft, so wollen wir nicht allzu ausführlich

Ihre Vorzüge:

Die Borgward Isabella ist technisch ausgereift und sauber gebaut. Ihre guten Fahreigenschaften stempeln sie auch heute noch zu einem sportlichen Gebrauchswagen, wenn auch die Motorleistung von 60 PS jetzt in dieser Klasse nicht mehr ungewöhnlich ist.

Ihre Nachteile:

Dem überdurchschnittlich großen Innenraum entspricht leider die erlaubte Zuladung auch nach der jetzt erfolgten Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts noch nicht ganz. Die Sitzposition von Fahrer und Beifahrer ist noch nicht voll befriedigend, für die Fondsitze könnte die Heizung besser sein.

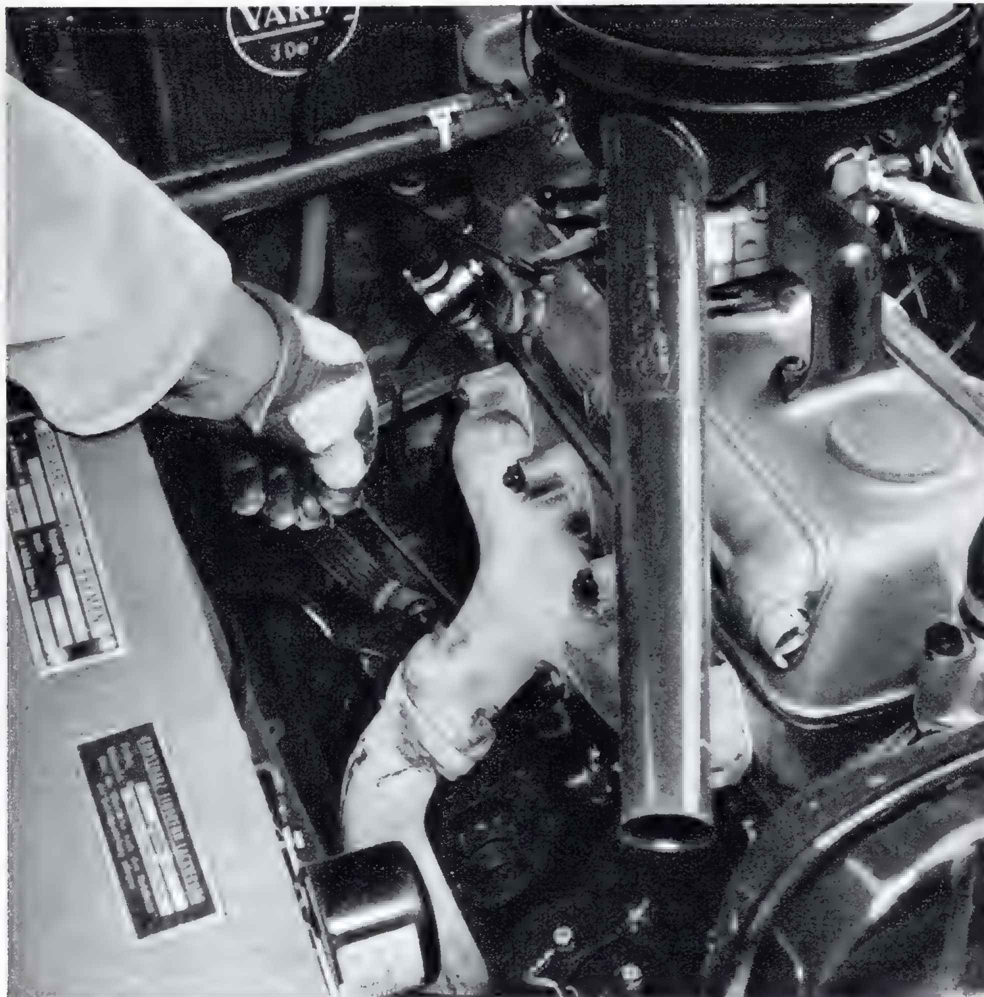


Wie es sich für ein Wasserkanten-Auto gehört, hat die Isabella eine steife, aber deswegen keineswegs bockige Federung. Der Erfolg ist wenig Seitenneigung in Kurven (siehe Kopfbild) und wenig „Verbeugung" bei der Vollbremsung. Die Straßen- und Kurvenlage ist seit jeher ausgezeichnet, sie wurde allerdings nicht — wie optimistische Leute meinten — durch das geänderte Heck beeinflußt.

wiederholen, was schon in den Berichten über die Isabella TS und das Coupé gesagt wurde. Es muß aber gesagt werden, daß die Isabella in dieser Beziehung jedes Lob verdient. Wenn schon die schnelleren Ausführungen – die TS läuft immerhin über 150 km/st – in ihren Fahreigenschaften und in ihrer Fahrsicherheit zu keiner Kritik Anlaß geben, dann gilt das natürlich für die Normalausführung mit dem völlig gleichen Fahrwerk besonders. Die nicht weiche, aber auch nicht bockige Federung, die übrigens auch bei voller Wagenbelastung und auf ganz schlechten Bauernwegen ihren Zweck noch gut erfüllt, das unaufdringliche Fahrgeräusch, die tadellose Kurvenlage und die ausgezeichnete ZF-Gemmer-Lenkung sind ein Quell ungetrübter Fahrfreude. Daß sich die Isabella auch bei nasser und schmieriger Novemberstraße mühelos, schnell und sicher fahren ließ, ist sicher zum Teil auch Verdienst der Metzeler-Reifen des Testwagens gewesen, die bei Nässe nicht zum Rutschen zu bringen waren, während ihre Eigenschaften auf trockener Straße allenfalls als durchschnittlich bezeichnet werden konnten. Aber das ist uns lieber als umgekehrt!

In der Handhabung ist die Isabella ein recht angenehmes Auto, mit ihr ist keinesfalls schwieriger umzugehen als etwa mit dem Opel Rekord oder dem Ford 17 M. Sie ist – im Gegensatz zu dem ersten Nachkriegs-Hansa 1500 – durchaus ein Damen-Automobil. Alle Bedienungselemente gehen leicht, auch an der Schaltung war beim Testwagen nichts auszusetzen, gewöhnen muß man sich allenfalls an den Zug am Schalthebel, der für den Rückwärtsgang nötig ist. Die Sicht in allen Richtungen ist gut, ganz besonders freuten wir uns über den nun serienmäßigen Rückfahrtscheinwerfer.

Ist nun die Isabella im Gegensatz zur sportlichen TS ein braver, aber nicht überaus temperamentvoller Alltagswagen? Man kann sie als solchen benutzen, aber trotzdem fühlt man sich darin keineswegs zur Untätigkeit verurteilt, wenn man an niedrige Leistungsgewichte gewöhnt ist. Besonders, wenn man allein oder zu zweien darin sitzt, macht das Fahren kaum weniger Spaß als in der TS. Unser Testwagen schien allerdings auch ein besonders lebenslustiges Exemplar zu sein. Wir lasen, wie häufig, die Betriebsanleitung erst, nachdem wir schon über 1000 km gefahren waren. (Zumal uns das nur scheinbar übersichtliche Büchlein anfangs enttäuscht hatte, weil man den Reifendruck darin nicht finden kann. Er steht nicht unter „Bereifung", sondern getrennt unter Vorder- bzw. Hinterachse.) Als wir dann darin belehrt wurden, daß die Gänge höchstens bis 30, 50 und 90 km/st ausgefahren werden sollen, waren wir sehr erstaunt. Wir waren nämlich im II. Gang häufig über 60 und im III. über 100 km/st hinausgegangen, ohne uns dabei als Schinder zu fühlen. Der Motor macht das so wohlgefällig und gern, daß wir es als Isabella-Besitzer wahrscheinlich kaum immer übers Herz bringen würden, uns an die prohibitionistischen Werksvorschriften zu halten. Allerdings: wer bei 50 in den III. und bei 90 in den IV. Gang schaltet, kann mit den dabei herauskommenden Fahrleistungen durchaus zufrieden sein und wird bestimmt niedrigere Verbrauchswerte erhalten als wir. Der Motor ist ein Langhuber und deswegen außerordentlich elastisch. Wenn man ihn bis an oder über 5000 U/min drehen läßt – wir erreichten mühelos echte 110 km/st im III. Gang = ca. 5300 U/min ohne jedes Ventilflattern –, dann kommen die Kolbengeschwindigkeiten an 15 m/s, womit sie sich noch in durchaus guter Untertürkheimer Gesellschaft befinden. Ein bißchen Drehzahl bekommt dem Motor bestimmt gut, und auch unsere sportliche Behandlung quittierte er zufrieden und ohne nennenswerten Ölverbrauch. Auch sonst machte er einen sympathischen Eindruck: er lief leise, weich und vibrationsfrei, zum Anspringen brauchte er morgens den Choke, der aber gleich wieder hineingeschoben werden kann.


Der Vierzylinder der Isabella galt bei seinem Debut 1954 mit 60 PS als überdurchschnittlich temperamentvoll. Inzwischen hat die Konkurrenz nachgezogen, aber die Isabella ist nach wie vor kein langsames Auto.

Die Ergebnisse unserer Beschleunigungsmessungen liegen bis 100 km/st etwa um eine Sekunde unter dem, was unser Kollege Dipl.-Ing. Buck vor vier Jahren an dem damaligen, den Anfangsserien entstammenden Testwagen feststellte. Das dürfte daran liegen, daß damals die unteren drei Gänge „kürzer" übersetzt waren, so daß bis 100 km/st dreimal geschaltet werden mußte, während wir erst bei 110 km/st in den IV. schalteten. Die Höchstgeschwindigkeit unseres jetzigen Testwagens lag mit 136 km/st etwas niedriger als damals (138 km/st), aber auch das ist ja nicht gerade wenig. Wir sind der festen Überzeugung, daß viele, die die Isabella TS kaufen, ihrem Auto nicht mehr abverlangen, als sie auch bei der normalen Isabella bekommen. Wir kamen zwischen München und Ulm bei belebter Autobahn und mit vier Erwachsenen und zwei Kindern im Auto ohne jegliche Anstrengung auf 122 km/st Schnitt. Wie viele Leute gibt es, die mehr verlangen? Mit der Betriebsanleitung kommt man allerdings auch dabei in Konflikt: sie erklärt den Motor bis nur 120 km/st für autobahnfest (den der TS bis 130 km/st). Man ist wirklich bescheiden in Bremen.

Einen Grund hat man freilich zu dieser Bescheidenheit, der unserer Ansicht nach schwerer wiegt als die Rücksicht auf die Lebensdauer des durch und durch gesunden Motors: den Benzinverbrauch. Kollege Buck, Fanatiker niedrigen Benzinverbrauchs, kam vor vier Jahren auf einen Testverbrauch von 8,7 Liter/100 km, wir dagegen lasen beschämt nicht weniger als 11,7 Liter für die Gesamtstrecke von ca. 1500 km vom Rechenschieber ab. Aber 1954 stand schon dabei: Reiseverbrauch 9 bis 10 Liter, und wir kamen tatsächlich bei einer zügig und mit vollem Wagen gefahrenen Sonntagsfahrt auf Schwarzwald-Gebirgsstraßen auf 10,5 Liter herunter, und die schnellen Autobahnfahrten kosteten 11,5 Liter. Teuer wurde dagegen der Kurzstreckenverkehr, der bei zugegebenermaßen südländischer Fahrweise 13 Liter durchlaufen ließ. Mehr dürfte allerdings – etwas Vernunft im Umgang mit dem Gaspedal vorausgesetzt – nicht herauszuquetschen sein. Und wer sich an die Betriebsanleitung hält, hat mit der Isabella ein musterhaft sparsames Fahrzeug. Wir sind übrigens stets mit Normalbenzin gefahren und halten es nicht für notwendig, diesem Motor Super zu geben.

Unser Isabella-Testwagen mußte als erster eine Roßkur durchmachen, die wir künftig allen Testfahrzeugen zumuten wollen: er wurde fünfmal kurz hintereinander vom Stand auf 100 km/st beschleunigt und dann voll abgebremst. Es war nur leider zur Testzeit keine trockene Straße zu ergattern, so daß die Ergebnisse nicht vollwertig sind. Immerhin be-

stätigte die Messung mit Bremszeiten zwischen 4,5 und 4,9 Sekunden (= etwa 6 m/s² mittlere Bremsverzögerung) – die sicherlich bei trockener Straße kürzer gewesen wären – unseren Eindruck, daß die Bremsen bei starker Beanspruchung nicht spürbar nachlassen. Die einzige Wirkung, die wir feststellen konnten, war ein etwas ungleichmäßiges Ansprechen bei leichtem Pedaldruck, das nach Abkühlung der Bremsen wieder verschwand. Die Bremsen der Isabella sind mit 744 cm² Bremsfläche nicht gerade überdimensioniert und ihre Leistungen nötigen keine Bewunderung ab, aber immerhin sind sie zuverlässig, standfest und in der Wirkung gleichmäßig. Da das Haus Borgward durchaus fortschrittsfreudig ist und das Käuferpublikum für die Isabella und besonders die Isabella TS zum großen Teil aus technisch und sportlich interessierten Leuten besteht, finden wir, daß die Isabella das richtige Auto für die erste Scheibenbremse am deutschen Serienwagen wäre ...

Wir glauben, daß wir die Isabella weder durch eine zu rosige noch durch eine zu schwarze Brille betrachten. Sie verträgt es – vielleicht mehr als manches ihrer Konkurrenzfahrzeuge –, daß man über ihre Schwächen offen spricht. Denn sie ist ein ehrliches Auto und hat nichts zu verbergen, und wir haben bestimmt nichts unerwähnt gelassen, was noch als Pferdefuß betrachtet werden könnte. Wenn uns jemand fragt, ob wir ihm die Isabella empfehlen können, dann sagen wir immer: ja. Dieses Urteil beruht nicht nur auf kurzen 1500 km Testerfahrung, sondern auf vielen Jahren Bekanntschaft mit der Isabella und manchem ihrer Besitzer. Darum können wir es mit gutem Gewissen aussprechen.

Reinhard Seiffert

Aus dem Leben der Isabella

Ihre Vorgänger:
Hansa 1500 (Frühjahr 1949), damals ein Wegbereiter der „Pontonform" in Europa.
Hansa 1800 (Frühjahr 1952), sollte ursprünglich die Karosserie des späteren 2400 erhalten, wurde dann aber der stärkere Nachfolger des 1500 mit gleicher Karosserie.
Hansa 1800 Diesel (Herbst 1952), vorübergehende Konkurrenz für die Diesel-Personenwagen von Daimler-Benz, ein von seinen ehemaligen und jetzigen Besitzern noch heute geschätztes Fahrzeug. Gebaut wurden von diesen Typen zusammen etwa 33 000 Stück.

Isabella-Geburtstag
war im Juni 1954. Seitdem erfolgte wichtigere Änderungen:
Im Laufe des Jahres 1955 Verbesserungen an Fahrwerk, Federung und Motor, Änderung der Getriebeübersetzungen. Darum ist beim Kauf gebrauchter Wagen aus den Baujahren 1954 und 1955 Vorsicht geboten.
1956: Vereinfachung des Kühlergrills.
1957: Neues Armaturenbrett, geändertes Lenkrad, Ausstattungsverbesserungen, Höherlegung und Vergrößerung des Benzintanks.
1958: Kleinerer Rhombus im Kühlergrill, Änderungen am Heck, Verlängerung des Kofferraums um etwa 6 cm, serienmäßiger Rückfahrtscheinwerfer.

Produktionszahlen:
1954 etwa 10 000
1955 etwa 25 000
1956 etwa 20 000
1957 etwa 30 000
1958 in den ersten 10 Monaten etwa 27 000

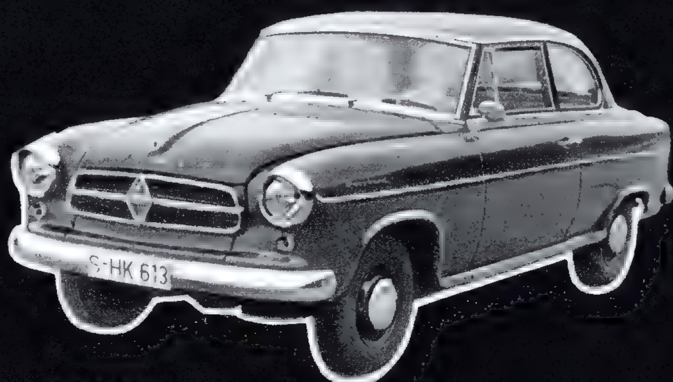
Derzeitige Lieferfrist: etwa 4 Wochen

Wer kauft die Isabella?

Selbständige Unternehmer und leitende Angestellte	etwa 52%
Freie Berufe	etwa 25%
Vertreter	etwa 8%
Beamte und Angestellte	etwa 7%
Handwerker, Landwirte, Förster	etwa 5%
Hausfrauen, Privatleute	etwa 3%

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BORGWARD ISABELLA



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 75x84,5 mm, Hubraum 1493 ccm, Verdichtung 1 : 7, Leistung 60 PS bei 4700 U/min, max. Drehmoment 11 mkg bei 2500 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle, durch schrägverzahnte Stirnräder angetrieben, 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 9 Liter), Druckumlaufschmierung mit Feinstfilterung im Nebenstrom (Ölinhalt 4,5 Liter), 1 Fallstromvergaser Solex PJCB, mechanische Kraftstoffpumpe, Batterie 6 V 84 Amp.st. (unter Motorhaube), 160 W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung (4700 U/min) ca. 13,3 m/s, bei 100 km/st (3580 U/min) ca. 10 m/s, bei Höchstgeschwindigkeit (136 km/st = 4860 U/min) ca. 13,8 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt, vollsynchronisiertes Viergangetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 3,86, II. 2,15, III. 1,36, IV. 1,00, R 4,06, Hinterachse (Hypoidantrieb) 3,9, Ölinhalt Getriebe 1,0 Liter, Ölinhalt Hinterachse 1,75 Liter (Wechsel 1,5 Liter).

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Zweigelenk-Pendelachse mit Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Bereifung 5,90–13 schlauchlos (1,5/1,7 atü), ZF-Gemmer-Rollensegmentlenkung, 3 Lenkradumdrehungen, hydraulische Fußbremse (vorn Duplex), Bremsfläche 744 ccm, Seilzug-Stockhandbremse auf Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2600 mm, Spur 1340/1360 mm, Bodenfreiheit 175 mm, Außenmaße 4390x1703x1463 mm, Wendekreisdurchmesser 11 m, Eigengewicht vollgetankt (mit Radio) 1075 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1410 kg, Personen-Indexzahl 3,9.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 40 km/st
II. Gang	10 bis 65 km/st
III. Gang	20 bis 110 km/st
IV. Gang	30 bis 136 km/st
Höchstgeschwindigkeit	136 km/st

Tachometer-Abweichung	Anzeige	effektiv (km/st)
	60	60
	80	76,8
	100	95,7
	120	115
	140	135,2

Kilometerzähler-Abweichung .... +2%

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	8,5 sec
0 bis 80 km/st	14,5 sec
0 bis 100 km/st	24,8 sec
0 bis 120 km/st	44,0 sec

1 km mit stehendem Start 42 sec (Schnitt 85,7 km/st)

Steigfähigkeit
I. 42%, II. 21%, III. 13%, IV. 9%

Leistungsgewicht

fahrfertig	17,9 kg/PS
vollbelastet	22,9 kg/PS

Verbrauch (Normalbenzin)

Nach DIN 70030 bei 98 km/st	9,1 Liter/100 km
Bei schneller Landstraßenfahrt (nicht über 110 km/st)	10,5 Liter/100 km
Testverbrauch	11,7 Liter/100 km
Streubereich	9 bis 13 Liter/100 km

Wartung
(Empfehlungen laut Betriebsanleitung)

Ölwechsel	alle 4000 km
Inspektion	alle 4000 km
Einfahrzeit	2000 km

PREISE

Limousine einfarbig	DM 6980.—
Heizung	DM 185.—
Zweifarbenlackierung	DM 100.—
Weißwandreifen	DM 78.—
Schiebedach	DM 540.—

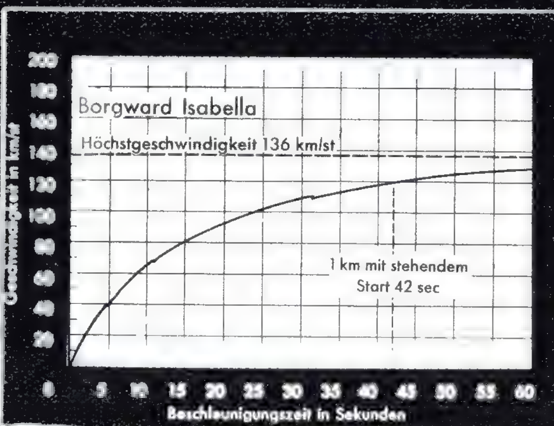
Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr ..... DM 216.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ..... DM 290.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ..... DM 368.— + 5%

Hersteller: Carl F. W. Borgward GmbH., Bremen-Sebaldsbrück



Wie sie beschleunigen

Beschleunigungen werden nicht nur in Sekunden, sondern auch in Zehntel-Sekunden gemessen. Dieser angestrebten hohen Genauigkeit auf der einen Seite stehen jedoch auf der anderen Seite Ausgangsbedingungen gegenüber, die einen wirklich exakten Vergleich erschweren. Unterschiede in der Betriebstemperatur des Motors bzw. des Öles von 20° können schon Beschleunigungszeiten ergeben, die um 1 Sekunde und mehr differieren. Weiter spielt beim Viertakter die verwendete Ölsorte, also die Viskositätsklasse eine bedeutende Rolle für den „inneren" Widerstand. Aber auch der motorische Zustand ist ausschlaggebend: Kompressionsverluste, Zustand der Ventile bzw. der Ein- und Auslaß-Schlitze, Zünd- und Vergaser-Einstellung. Daß Motoren in der Serie Leistungsunterschiede bis zu 10 % aufweisen können, vom schlechtesten bis zum besten Wert gemessen, ist wahrscheinlich nicht jedem bekannt. Auch das Fahrwerk ist ein wichtiger Faktor in dieser Rechnung. Je höher die Temperatur des Wälzlagerfettes in den Radlagern, um so geringer die Lagerreibung. Luftdruck, Zustand und Fabrikat des Reifens sind von Bedeutung für den Rollwiderstand (der Rollwiderstand der verschiedenen Reifenmarken ist durchaus nicht gleich!). Der Zustand bzw. die Einstellung der Kupplung und das, was man ihr persönlich zumuten möchte, beeinflußt natürlich zusammen mit den Schaltzeiten die Beschleunigungswerte ganz erheblich. Hinzu kommt die persönliche Fahr- und Bedienungsweise des einzelnen Testers, die Unterschiede in den Werten bedingen kann. Und schließlich kann man sich das Wetter nicht immer aussuchen. Luft-Temperatur und -Druck spielen für die Motorleistung eine Rolle, während sich der Zustand der Fahrbahnoberfläche je nach Art des Belages und des Feuchtigkeitsgrades durch den Reifenschlupf in den Beschleunigungswerten bemerkbar macht. Die Aufzählung dieser Einflüsse – es sind tatsächlich noch nicht alle genannt – haben wir unseren Beschleunigungsvergleichen vorangestellt, damit man uns nicht Differenzen zu anderen Messungen vorrechnet. Solche Differenzen sind nie ganz zu verhindern. Red.

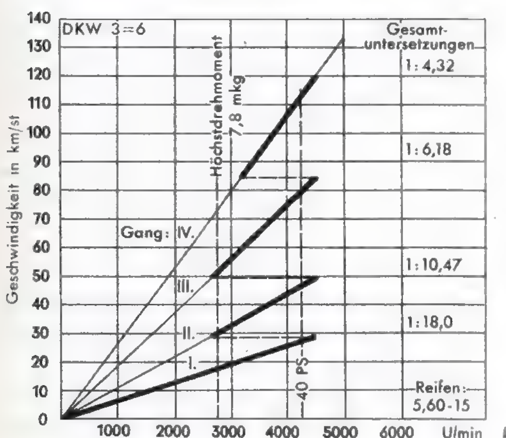
Die Gegenüberstellung von DKW Auto Union 1000, DKW 3 = 6, Fiat Neckar, Fiat 1200, Hansa 1100 und Hansa 1100 Coupé ist nicht nur für den Beschleunigungsvergleich interessant. Nirgends wird der Wettstreit zwischen dem Zwei- und dem Viertakter offener ausgetragen als gerade in dieser zitierten Wagengruppe. Hier wird deutlich demonstriert, daß die Zweitaktleistung hinter jener des Viertakters nicht zurückzustehen gedenkt, natürlich mit ganz unterschiedlichen Mitteln. Der 3 = 6 holt 40 PS aus knapp 900 ccm, während der Fiat Neckar für seine ebenfalls 40 PS fast 1100 ccm benötigt und sich damit weit weniger leistungsfrech zeigt als der DKW. Daß aber schon 44 PS einem Dreizylinderzweitakter von 900 ccm nicht gut bekommen würden, beweist das auf 980 ccm vergrößerte Hubvolumen des Auto Union 1000, und es kann kein Trugschluß sein, wenn man darin die zivilen Grenzen der modernen Zweitakt-Literleistung im Wagenmotor vermutet oder sieht. Fraglos liegen bei den beiden Zweitaktwagen mit Kolbengrößen von einmal 71, das andere Mal 74 mm Durchmesser Zylinderbohrungen vor, die aus kolben-, spül- und wärmetechnischen Gründen nicht gern überschritten werden. Die Viertakter sind da schon etwas hemmungsloser, siehe Hansa 1100, der seine 40 PS beim Coupé einfach bei gleichbleibendem Hubvolumen auf 55 PS ansteigen läßt, ohne deswegen etwa in dem Ruf zu stehen, die PS-Ausbeute übertrieben zu haben.

Bei Fiat hingegen haben nicht immer freundliche Erfahrungen mit dem Motor des vergangenen Typs TV dazu geführt, PS nicht auf der Basis der 40 Neckar-PS aus 1098 ccm zu stapeln, sondern für die 52 PS des neuen 1200 Gran Luce die Zylinder ein wenig größer zu bohren, so daß 1221 ccm resultieren. Das kann nur dem Stehvermögen eines Motors dienen. Außerdem ist bei gezügelter Literleistung die Basis tourenmäßiger Leistungscharakteristik breiter, die Motorlaufeigenschaften tendieren nicht nach der empfindsamsportlichen Seite, sondern bewahren Drosselcharakter, wofür der Motor des Fiat 1200 ein Beispiel ist.

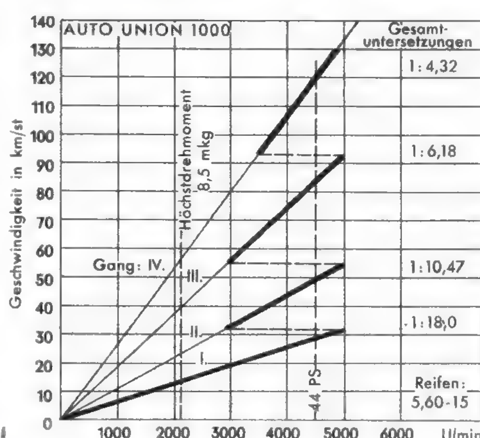
Die Beschleunigung dieser hier vorliegenden Wagengruppe, gemessen mit Durchschalten nach km/st und Sekunden, ist – mit Kleinwagenmaßstäben betrachtet – hervorragend, mit richtigen Sportwagenvergleichen jedoch bescheiden. Dem exakten, absoluten Vergleich müssen auch diesmal Kurven und Diagramme dienen. Wieder erweisen sich die verfügbaren PS als maßgebend. Die Rolle des Luft- und Rollwiderstandes tritt weit in den Hintergrund, denn die Unterschiede von Wagen zu Wagen sind hier nicht groß. Die Eigengewichte liegen brav beieinander, tendieren weder nach oben oder unten ins Extrem, und auch die Getriebestufungen bieten keinerlei Überraschung, zumindest nicht im I. und II. Gang der verglichenen Wagen. So sind die fünf eingezeichneten Beschleunigungskurven ein sauberes, völlig geheimnisloses Linienbündel ohne überraschende Streuung und so eng beieinanderliegend, daß die Beschleunigungsspur des Hansa 1100 (40 PS) aus keinen anderen als Raumgründen zurücktreten mußte, sie würde etwa jener des Fiat Neckar gleichen oder eine Idee darüberliegen.

Vom stehenden Start weg hat es der Auto Union 1000 ziemlich eilig, sein Motor packt mit dem Höchstdrehmoment sehr früh, schon bei rund 2000 U/min, an, während der 55 PS-Motor des Hansa 1100 Coupé sich zu seinem Höchstdrehmoment erst bei über 4000 U/min entschließt. Bis 80 fährt keiner dem anderen auf und davon, und keiner bleibt hoffnungslos zurück, nur der 40 PS-Wagen aus Heilbronn distanziert sich ein wenig. Der Hansa 1100 mit seinen 40 PS tanzt auch nicht aus der Reihe, wohl aber ein wenig der DKW 3 = 6, er gewinnt bis 80 einen, wenn auch sehr kleinen

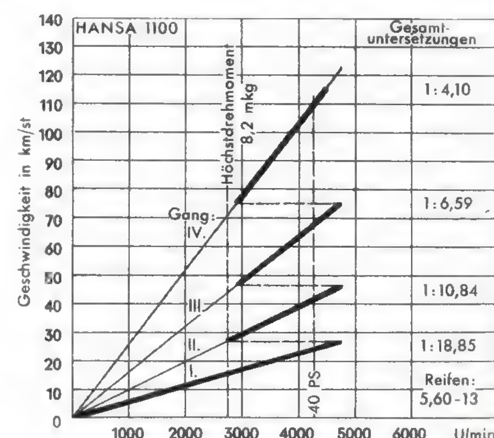
DKW 3 = 6: Läßt sich bereitwillig noch höher in den Gängen ausdrehen, da ventillos, doch der Gewinn an Beschleunigung wäre nicht groß. III. eng bei IV.



Auto Union 1000: Alle Achtung, 44 PS bei nur 4500 U/min, und das Höchstdrehmoment bereits bei wenig mehr als 2000 U/min. Hochelastischer Motor! Schneller III. Gang.



Hansa 1100: Gezügelter Leistungsehrgeiz, doch 4750 U/min können gefahrlos überschritten werden, ohne daß es viel einbrächte. Beachtliche 8,2 mkg.



So beschleunigen sie mit Durchschalten

HANSA 1100 Coupé 1093 ccm 55 PS | HANSA 1100 | FIAT 1200 – 1221 ccm – 52 PS

DKW 3 = 6 896 ccm 40 PS

FIAT NECKAR 1089 ccm 40 PS

AUTO UNION 1000 980 ccm 44 PS

IV. Gang | III. | II. | I.

	HANSA 1100	HANSA 1100 Coupé	AUTO UNION 1000	DKW 3 = 6	FIAT NECKAR	FIAT 1200 Gran Luce
hochgeschaltet bei:	5500	4750	5000	4500	5000	5500 U/min
Reifendimension:	5,60-13	5,60-13	5,60-15	5,60-15	5,20-14	5,20-14
Druck vorn/hinten	1,7-1,7	1,7-1,7	1,4-1,7	1,4-1,7	1,5-1,7	1,5-1,7 atü
Wagengewicht fahrfertig:	905	915	930	905	910	930 kg

Geschwindigkeit in km/st

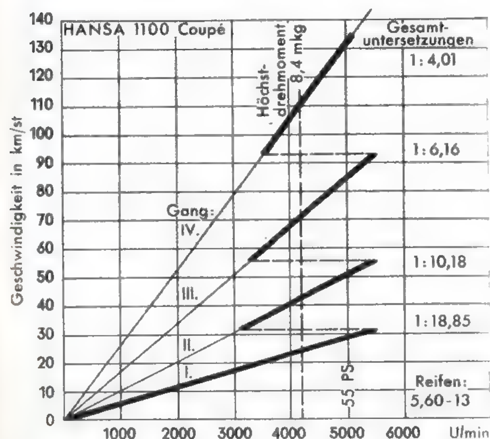
Beschleunigungszeit in Sekunden

Vorsprung und behält ihn auch. Aber was bedeuten schon 1 oder 2 Sekunden bessere Beschleunigung auf der Straße, wenn die Situation nicht gerade teuflisch kritisch ist? Womit wir bei etwa 90 km/st wären, jener Geschwindigkeit, die nicht alle hier verglichenen Wagen im III. Gang leicht erreichen. Der DKW 3 = 6 muß hierfür nur bis zu 5000 U/min ausgedreht werden, was er bekanntlich bereitwillig tut, da mangels Ventile keine Ventilfederschwingungen entstehen können. 90 km/st im III. sind eine wichtige Überholgeschwindigkeit, und die Beschleunigung sollte da oben nicht schmalbrüstig sein. Das ist zufriedenstellend, aber nur möglich, wenn der III. Gang recht nahe am IV. liegt. Eine Forderung, die von den Düsseldorfer Wagen nicht schlecht erfüllt wird, während Hansa 1100 mit einem relativ langsamen III. Gang (80 km/st erst bei 5000 U/min) und Fiat Neckar (82 km/st bei 5000 U/min im III.) beim Hochschalten von III. in IV. mit ziemlichem Drehzahlabfall büßen müssen (ohne daß dies aber in der Beschleunigungskurve besonders nachteilig zum Ausdruck käme). Der Fiat 1200 muß sich – wohl aus kommerziellen Gründen – mit der Getriebestufung und mit der Achsuntersetzung des Neckar zufriedengeben. Schade, denn dieser Wagen ist beachtlich schnell und könnte einen knapper am IV. anliegenden III. Gang für sportliche Fahrweise gut gebrauchen. Die Schaltpunkte I und II fanden im Beschleunigungsblatt keinen Platz. Schadet nichts, im Drehzahl-/Geschwindigkeitsdiagramm ist genau ersichtlich, daß der I. und II. Gang nicht im Keller liegen, sondern vernünftig hoch reichen, was anderwärts zu verwirklichen rätselhafterweise offenbar schwerfällt (werden alle deutschen Autos in Gebirgsländer exportiert?).

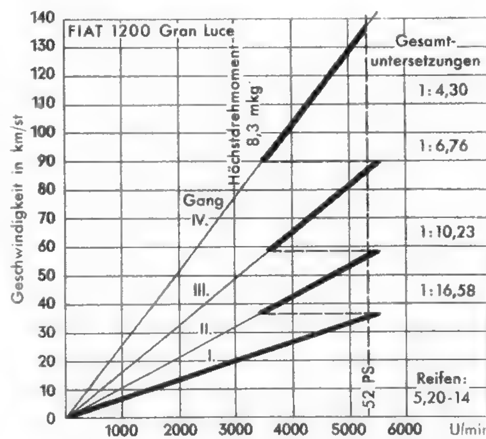
Natürlich reichen die Beschleunigungskurven der einzelnen Wagen in die höchsten Regionen ihrer Fahrgeschwindigkeiten. In 60 Sekunden wird die Katalogspitze meistens erreicht, möglicherweise sind da und dort noch ein paar Sekunden hinzuzufügen, was tut's? Viel interessanter ist die Darstellung Drehzahl/Geschwindigkeit, die in Ermangelung eines Instruments tatsächlich einen Drehzahlmesser darstellt, dessen Ablesen gar nicht so schwer ist. In diesen Zickzackdiagrammen steht unmißverständlich geschrieben, welche Drehzahl sich bei einer gewissen Geschwindigkeit in diesem und jenem Gang einstellt. Warum nicht einmal danach das Tacho mit roten Klebemarken versehen und es dergestalt zum Tacho-Drehzahlmesser zu machen, wenigstens für die sicheren Spitzendrehzahlen in den einzelnen Gängen? Aber geeicht muß es vorher werden!

J. F. Drkosch

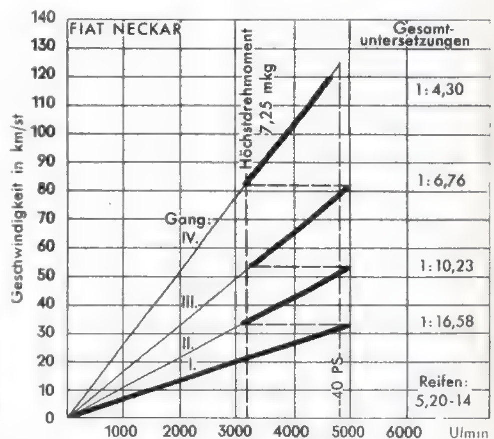
Hansa 1100 Coupé: 55 PS aus einem Kurzhubmotor, der hier über 130 km/st vermittelt und z. B. talwärts gefahrlos auf 140 km/st gebracht werden kann.



Fiat 1200: Erstrebenswerter Motor, laufleise, leistungsstark, trotz Hochleistung tourenmäßiger Laufcharakter. Hohe Autobahnschnitte.



Fiat Neckar: Wer redet hier von Hochleistungsmotor, von italienischem Temperament? Höchstdrehmoment und zugehörige Drehzahl sind keine Rekordwerte.

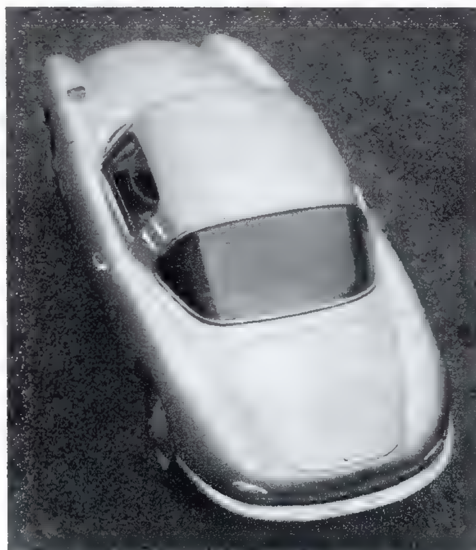


5000 km mit dem DKW-Monza

Unser Leser Dipl.-Ing. D. Bauer aus Regensburg fährt seit einigen Monaten den DKW 3 = 6 Monza. Da wir selbst keinen Test der 55 PS-Version bringen können – die Auto Union hat sich bisher nicht bereitgefunden, Fahrgestelle mit diesem Motor für den Monza freizugeben –, möchten wir in den folgenden Zeilen zunächst die Fahreindrücke unseres Lesers Bauer mit dem 44 PS-Monza-Coupé bringen. Eine endgültige kritische Bewertung soll jedoch unserem Test vorbehalten bleiben.
Red.

Das Fahrgestell des Monza samt Motor und Getriebe ist das des DKW AU 1000. Der Aufbau wird aus mit Glasfaser verstärktem Polyesterharz von der Firma Schenk in Stuttgart hergestellt. Allgemein ist dazu wenig zu sagen, die Vorteile einer Kunstharzkarosserie – geringes Gewicht, Dröhnfreiheit, Festigkeit und einfache Reparaturmöglichkeit – haben sich ja allmählich herumgesprochen. Es bleibt festzustellen, daß diese Vorteile durch den Monza eindrucksvoll bestätigt werden. Der Monza ist um 120 kg leichter als der AU 1000 und auch auf schlechtesten Straßen frei von Karosseriegeräuschen. Die auf besonderen Wunsch montierten Michelin-X-Reifen, die sonst auf Pflaster die meisten Wagen mehr oder weniger dröhnen lassen, melden sich hier nur mit einem Rauschen, das von den Reifen selbst herrührt. Was im Test des AU 1000 (Heft 17/1958) über Motor und Getriebe gesagt wurde, kann hier nur bestätigt werden. Der Motor dreht willig bis etwa 6000 U/min, das entspricht 38, 66, 112 und theoretisch 160 km/st. Der im Triebwerk eingebaute Freilauf erwies sich bisher als überflüssig. Am ersten Tag fuhr ich natürlich pflichtschuldigst mit Freilauf, doch es wollte nichts Rechtes werden. Erst nach Ausschalten des Freilaufes ging es auf einmal. Die Erklärung dafür: will man bei scharfem Fahren nach dem Anbremsen einer Kurve wieder beschleunigen, muß man bei eingeschaltetem Freilauf den Motor erst wieder aus dem Keller – sprich Leerlauf – holen, und der dringend benötigte Vorschub läßt auf sich warten. Ohne Freilauf ist der Motor natürlich sofort „da". Außerdem bremst er ein bißchen mit. Fürs boulevardriving jedoch mag der Freilauf durchaus seine Vorzüge haben.

Das Fahrverhalten des Monza entspricht seinem schnellen Aussehen. Da die Blattfedern und Stoßdämpfer die des AU 100 sind, das Gewicht jedoch um 120 kg geringer ist, wurde die Federung gegenüber dem AU 1000 natürlich härter, vor allem hinten. Daß diese Härte sich nicht unangenehm bemerkbar macht, dürfte den Michelin-X-Reifen zuzuschreiben sein. Zusammen mit diesen Reifen und dem Frontantrieb ergibt sich jedenfalls auf unseren üblichen Straßen eine sehr sichere Straßenlage. Vom wiegenden Komfort eines Wirtschaftswunderautos ist da freilich nichts zu spüren, im Gegenteil, man sitzt – im guten Sinne – auf der Straße. Lediglich auf Feldwegen letzter Ordnung neigen die Hinterräder zum Hüpfen. Autobahnfugen schlagen



nicht durch. Die Seitenneigung in Kurven ist minimal (Schwebeachse + noch tieferer Schwerpunkt). Die Tücken, die der Michelin-X-Reifen sonst – besonders an Pendelachsern – zeigt, hat er an diesem Fahrwerk weitgehendst verloren. Als günstigster Luftdruck erwies sich nach verschiedenen Versuchen 1,8 atü vorn und 1,5 atü hinten. Die Lenkung ist direkt, leichtgängig und praktisch schüttelfrei (im Gegensatz zu den DKW älterer Ausführung). Seitenwind straft der Monza mit Verachtung. Lediglich Brücken und Waldschneisen quittierte er an stürmischen Tagen mit einer kleinen Seitenbewegung, was aber kaum eine Lenkkorrektur erforderte. Die Bremsen sind, was Wirkung und Kraftaufwand anbelangt, nur zu loben. Bei scharfem Bremsen zeigte der Wagen jedoch die unschöne Neigung, hinten auszubrechen. Das erforderte Gefühl und ziemliche Korrekturarbeit. Die Begründung hierfür ist folgende: die Gewichtsminderung des Monza betrifft vor allem die Hinterachse. Das bedeutet, daß die Gewichtsverteilung verändert ist; die Vorderachse trägt im Vergleich zum AU 1000 einen höheren Prozentsatz. Die Bremskraftverteilung ist jedoch die gleiche geblieben. Daher ist an der Hinterachse die Bremskraft verhältnismäßig zu hoch, die Hinterräder blockieren schon, wenn die Vorderräder noch längst nicht voll gebremst sind. Die Abhilfe war einfach. Die hinteren Bremszylinder wurden gegen die kleineren des F 93 ausgetauscht. Die erforderlichen Bremswege sind dadurch merklich kürzer geworden. Zwar blockieren die Hinterräder noch immer etwas eher als die Vorderräder, der Wagen benimmt sich jedoch viel gesitteter und ist bei einiger Aufmerksamkeit leicht



zu beherrschen. Bremst man so, wie es sich gehört, daß die Räder gerade nicht blockieren, ist von alledem nicht viel zu merken. Für die Zukunft sind dem Monza die Bremsen des AU 1000 Sport zu wünschen. Dessen Bremszylinder sind vorn größer, hinten kleiner als die des AU 1000, zudem wird er mit unterschiedlichen Bremsbelägen vorn und hinten ausgerüstet. Die eleganteste Lösung wäre allerdings eine Zweikreisbremse mit verschieden hohen Drücken in den Kreisen. Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist übrigens leider unter dem Wagenboden versteckt und erst nach Entfernen eines verschraubten Dekkels erreichbar.

Der Innenraum des Monza bietet für zwei Personen viel Platz. Die zwei Einzelsitze, deren Lehnen leider nicht verstellbar sind, geben guten Halt und sind bequem zu verschieben. Die Sitzposition ist sehr flach und ergibt den für sicheres Fahren so wichtigen Abstand zum Lenkrad. Die Ellenbogenbreite beträgt 130 cm. Da die Sitze in der Mitte dicht aneinanderliegen, ist es für Schlanke gut möglich, auch auf längere Strecken zu dritt zu fahren. Der Platz auf dem sogenannten Notsitz ist höchstens für ein Kind ausreichend. Die Sicht ist dank der zurückgesetzten Seitenpfosten rundum ausgezeichnet. Front- und Seitenscheiben sind aus Duroglas, die Rückscheibe aus Plexiglas. Die Scheibenwischer erfassen fast die ganze Scheibe, mit Ausnahme der seitlichen Wölbungen. Das Armaturenbrett ist auf der Oberseite weich gepolstert, die Instrumente, dieselben wie im AU 1000, sind zur Windschutzscheibe hin abgedeckt. Die Türen mit rahmenlosen Scheiben sind vorn angeschlagen, lassen sich nicht sehr weit öffnen, gestatten jedoch verhältnismäßig bequem Einstieg. Die linke Tür ist von außen schließbar, die rechte von innen zu verriegeln. Das Interieur ist zur Farbe des Wagens passend mit Kunstleder gepolstert, der Himmel weiß ausgeschlagen. Auf ausdrücklichen Wunsch wurden die Sitzinnenflächen mit Cordstoff gepolstert. Der Kofferraum, von außen verschließbar, ist nicht allzu üppig. Zusammen mit der Ablage hinter den Sitzen ist der Laderaum jedoch für das Gepäck von zwei Personen reichlich. Der Tank mit 54 Liter Fassungsvermögen hat seinen Platz unter der Notsitzbank. Die Heizung bzw. Lüftung zeigt gute Wirkung. Daß die Türen keine Ausstellflügel haben, wird nicht als Mangel empfunden, da sich die Seitenscheiben weit öffnen lassen, ohne daß es zieht oder störende Windgeräusche auftreten. Große Sorgfalt ist der elektrischen Verkabelung gewidmet, denn in der Kunstharzkarosserie gibt es naturgemäß keinen Masse-Anschluß. Die Verarbeitung zeigt beste Handwerksarbeit, die serienmäßige Ausstattung umfaßt Federspeichenlenkrad mit Hupring, Lichthupe, Lenkschloß, Zigarettenanzünder, großen Aschenbecher, verschließbares Handschuhfach, Kühlerjalousie und und nicht zuletzt Scheibenwaschanlage. Zu wünschen wären Starktonhörner, eine zweite Sonnenblende, automatische Schaltung der Blinker und der Innenbeleuchtung und weniger Schlüssel. Es gibt nämlich im ganzen vier, für Lenkschloß, Tür, Handschuhfach sowie Kofferraum und Tankdeckel. Die Motorhaube, unter der vorbildliche Ordnung herrscht, ist von außen zu öffnen.

Die Fahrleistungen des Monza sind nicht sensationell, für einen Wagen mit serienmäßigem 1 Liter-Motor jedoch respektabel. Aus dem Stillstand bis 100 km/st benötigt er im Mittel 21,9 sec (AU 1000 laut Test in Heft 17/1958 28 sec). Den Kilometer mit stehendem Start schafft er in 41 sec (zum Vergleich: Goliath 1100 Coupé 43,5 sec, Isabella TS Coupé 39,8 sec). Als Höchstgeschwindigkeit wurden 135 km/st gemessen. Das erscheint wenig im Vergleich zu den 131 km/st des AU 1000. Dazu ist aber zu bemerken, daß die DKW-Karosserie schon einen verhältnismäßig geringen Luftwiderstandsbeiwert (0,37) besitzt und der des Monza nicht wesentlich besser sein dürfte. Der Gewinn liegt also hauptsächlich in der geringeren Querschnittsfläche. Mit einer glatten Unterseite wäre sicherlich noch allerhand zu holen. Zum zweiten ist die derzeitige Vergasereinstellung noch längst nicht der Weisheit letzter Schluß. Leider müssen entsprechende Versuche bis ins Frühjahr verschoben werden, da das feuchtkalte Winterwetter alles andere als günstig ist für derartige Spielereien. Bei den Höchstgeschwindigkeitsmessungen ergab sich die überraschende Tatsache, daß höherer Luftdruck (3 atü) in den Michelin-X-Reifen rein gar nichts bringt. Das Tachometer zeigte in allen Bereichen genau an, der Kilometerzähler war bescheiden und registrierte etwa 7 % zu wenig.

Was man mit diesen scheinbar nicht ungewöhnlichen Fahrleistungen damit auf der Straße anstellen kann, muß man erlebt haben. Die feste Straßenlage gestattet auch auf mittelmäßigen Straßen hohe Durchschnitte. Auf der Autobahn kann man dem Motor bedenkenlos Vollgas zumuten, da er bei Höchstgeschwindigkeit kaum überdreht. Jedes Gefälle wird sofort mit einer erheblichen Geschwindigkeitszunahme quittiert. Bei den solchermaßen maximal erreichten 160 km/st liegt der Wagen noch vollständig ruhig und fest auf der Fahrbahn. Am eindruckvollsten zeigt sich der Monza jedoch am Berg. Lange Steigungen von etwa 6 bis 7 % auf der Autobahn bewältigt er mit weit über 100 km/st.

Und der Verbrauch? Ein Zweitakter, derart gefahren, muß einen doch armfressen! Nun, der Verbrauch über 5000 km beläuft sich auf ganze 10,6 Liter/100 km Superkraftstoff. Berücksichtigt man die Fehlanzeige des Wegzählers, ergibt sich weniger als 10 Liter. Allerdings, und das muß dazu gesagt werden, wurden diese 5000 km fast nur auf Langstrecke gefahren, jedoch ohne Rücksicht auf das Stufengaspedal und ohne Benutzung des Freilaufes. Und dafür ist es bemerkenswert wenig.

Bliebe noch zu sagen, daß der DKW-Dreizylinder ein dankbares Objekt für Tuner ist. Das Fahrwerk des Monza ist einem Leistungszuwachs durchaus gewachsen, lediglich der Abstimmung der Bremsen wird dann größte Aufmerksamkeit zu schenken sein. Die Ausstattung läßt verhältnismäßig wenige und nur untergeordnete Wünsche offen. Die Fahrleistungen sind für nur 44 PS ausgezeichnet, und dabei ist der Verbrauch, Verständnis für die Eigenheiten des Zweitakters vorausgesetzt, gar nicht aufregend. Alles in allem: Wem das Autofahren mehr ist als Transport, wer sportliches Fahren liebt, der ist mit dem Monza nicht schlecht beraten. Wie man dafür fast 11 000 Mark ausgeben kann, bleibt den meisten jedoch schleierhaft. Bekommt man doch dafür nicht einmal verchromte Stoßstangen! Die sind nämlich aus Kunstharz, und das ist zweifellos zweckmäßiger.

Dipl.-Ing. D. Bauer

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

3=6 MONZA



MOTOR

Dreizylinder-Zweitakt-Ottomotor, Hubraum 980 ccm, Leistung 44 PS bei 4500 U/min, Sportluftfilter, 54-Litertank im Heck, übrige Daten wie DKW AU 1000 (siehe Test in Heft 17/58).

KRAFTÜBERTRAGUNG

Viergangetriebe mit Lenkradschaltung, Achsantrieb 4,75:1, übrige Daten wie DKW AU 1000.

FAHRWERK

Kastenprofilrahmen, vorn Einzelradaufhängung, hinten Starrachse, wie DKW AU 1000.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Außenmaße 4090×1710×1340 mm, Wagengewicht vollgetankt 820 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1305 kg, weitere Daten wie DKW AU 1000.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 40 km/st
II. Gang	10 bis 70 km/st
III. Gang	30 bis 120 km/st
IV. Gang	ab 50 km/st
Höchstgeschwindigkeit	135 km/st

Leistungsgewicht

fahrfertig	18,6 kg/PS
voll belastet	29,7 kg/PS

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	8,1 sec
0 bis 80 km/st	13,6 sec
0 bis 100 km/st	21,9 sec
0 bis 120 km/st	39,4 sec
1 km mit stehendem Start	41,0 sec = 87,8 km/st

Verbrauch

Straßenverbrauch	ca. 10 l/100 km

PREIS

Coupé zweisitzig mit Notsitz	DM 10 650.—

Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 144.—
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 260.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 294.— + 5%

HERSTELLER

Fritz Wenk, Heidelberg, Bergheimer Str. 88

Mehr über den Peugeot 403:

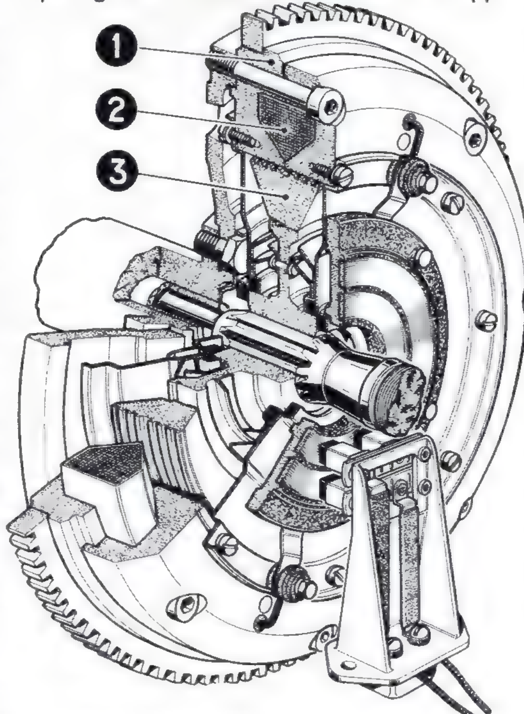
Das Pulver des Mr. Smiths

Ähnlich wie die deutschen Illustrierten ihren Lesern zur Zeit keine Titelseite ohne Brigitte Bardot vorlegen können, so gibt es kaum einen Automobilhersteller, der seine Wagen nicht wahlweise mit automatischer Kupplung ausrüsten möchte. Sportlich versierte Autofahrer werden diese Lektüre jetzt mit dem Gefühl eines leichten Ekels zur Seite legen. Nicht wegen Brigitte Bardot; sondern weil für sie das Autofahren dort endet, wo das automatische Kuppeln beginnt. Nun, von Sportfahrern allein könnten Automobil-Fabriken nicht existieren. Im Gegenteil, sie werden noch durch die deutliche Meinungsäußerung dieser Menschen gezwungen, Änderungen vorzunehmen, die nicht oder noch nicht in einen ausgeglichenen Unternehmer-Haushalt passen.

Aber bleiben wir bei den Importen aus Frankreich. Sprechen wir vom Peugeot 403 und von zwei weiteren Feinheiten, die man sich in Sochaux für ihn ausgedacht hat. Nachdem dieses bemerkenswerte Automobil bewiesen hat, daß es eine kräftige, sportliche Frisur verträgt, ohne an Schönheit zu verlieren, zeigt es sich nun, daß auch für die Bequemlichkeit seiner Besitzer gesorgt werden kann. Auf Wunsch wird der 403 mit einem Kupplungsautomaten ausgerüstet, der sich „Jaeger" nennt. Die Lizenz gab ein gewisser Mr. Smiths. Wenn man des Autofahrers linke Beinmuskulatur schonen will, so muß irgendeine andere Kraft die bei uns noch unentbehrlichen Kupplungsscheiben trennen und wieder zusammenfügen. Dafür steht einmal der Unterdruck im Saugrohr zur Verfügung, dessen sich der Saxomat von Fichtel & Sachs sowie der mechanische Kupplungsteil des Hydraks von Daimler-Benz bedienen. Man kann auch die Fliehkraft der Antriebswelle ausnutzen, wie es der kleine Citroën 2 CV und die deutsche Grasmuck-Kupplung machen, und man kann schließlich den elektrischen Strom des Bordnetzes verwenden, wie es bei der Ferlec-Kupplung (Renault 4 CV und Dauphine), bei der Simcamatic und jetzt beim Peugeot 403 geschieht. Nicht zu verwechseln mit diesen automatischen Kupplungen ist die hydraulische Übertragung der Fußkraft, wie bei der Borgward Isabella und bei den großen BMW-Typen, und die rein hydraulische Kupplung, bei der Reibbeläge völlig fehlen. Diese letztere Art, die Motorleistung dynamisch durch eine Flüssigkeit zu übertragen, macht erst in Verbindung mit einem automatischen Getriebe die amerikanischen Personenwagen zu sanft anfahrenden und seriös rollenden Wohnzimmerecken.

Doch zurück nach Europa. Während beim Ferlec-Kupplungssystem ein ringförmiger Elektromagnet die Funktion der Kupplungsdruckfedern übernimmt, wird beim Jaeger-Automaten ein Medium zwischengeschaltet, dessen physikalische Eigenschaften man hier in eleganter Weise ausnutzt. Mr. Smiths verwendet ganz einfach feines Metallpulver aus nichtrostendem Stahl, das unter der Einwirkung eines elektrischen Feldes zu einer festen Masse wird und damit für den Kraftschluß zwischen den beiden Teilen der Kupplung sorgt. Der eigentliche Kupplungs-Automat befindet sich im Inneren des normalen Kupplungsgehäuses. Es sind also, abgesehen von der erforderlichen elektrischen Verdrahtung außerhalb des Gehäuses, keine Teile vorhanden, die, wie zum Beispiel bei der Unterdruck-Betätigung (Servo-Motor, Steuerventile), einigen Raum unter der Haube wegnehmen.

Der Jaeger-Automat besteht aus folgenden Teilen: Da ist zunächst der zweiteilige Ringmagnet – Nummer 1 in unserer Zeichnung –, der mit acht Schrauben am Schwungrad des Motors befestigt ist. Im Inneren dieses ringförmigen Magneten läuft eine Erregerspule (Nr. 2). Schwungscheibe, Ringmagnet und Spule gehören zum treibenden Teil der Kupplung. Nr. 3 ist das innere Polrad, das über Keilnuten fest mit der Getriebehauptwelle verbunden ist. In dem spaltförmigen Raum zwischen Ringmagnet und Polrad befindet sich nun das Metallpulver, und zwar etwa 110 Gramm. Seine Korngröße beträgt wenige Tausendstel Millimeter. Mit der Schwungscheibe bzw. mit dem Ringmagneten ist eine Abdeckscheibe aus Blech verbunden, welche zwei ringförmige, isolierte Schleifbahnen trägt. Das ist der Kollektor, denn dem System muß ja irgendwie der notwendige Erregerstrom zugeführt werden. Zwei federnde, auf diesen Bahnen schleifende Kohlebürsten übertragen den Strom auf die Erregerspule. Das hört sich alles etwas kompliziert an. Es ist aber, was das System betrifft, einfach genug, einfacher jedenfalls als das neue deutsche Rentengesetz. Die üblichen Reibbeläge fehlen also völlig. Sie sind durch Ringmagnet und Polrad ersetzt, die durch das progressiv fester werdende Metallpulver allmählich auf Gleichlauf gebracht werden.



Die gegen Aufpreis erhältliche Magnetpulverkupplung des Peugeot 403. Nähere Erklärungen gibt unser Text.

Die weitere elektrische Ausrüstung des Kupplungsautomaten besteht aus einem Schaltkasten mit zwei Reglerschaltern, Widerständen und einem Kondensator, ferner aus einem Fliehkraftregler, der durch den Kilometerzähler angetrieben wird. Die Lichtmaschine ist mit einem dritten Schleifkontakt versehen, um die Kupplung während des Anfahrvorganges über die Regelvorrichtung mit dem notwendigen Strom zu versorgen. Lichtmaschine und Batterie teilen sich wie folgt in ihre Kupplungs-Aufgaben:

- Lichtmaschine allein: Leerlauf, Anfahren, Geschwindigkeiten und Beschleunigen bis zu 25 km/st, Verzögerungen unterhalb 20 km/st.
- Batterie allein: Alle Fahrgeschwindigkeiten oberhalb 25 km/st, und durch eine Sicherheits-Schaltung, falls die Speisung durch die Lichtmaschine ausfällt.

Um weitere Feinheiten dieses Systems kennenzulernen, setzen wir uns am besten in den Wagen und versuchen, wie es geht. Wichtig ist zunächst einmal, daß man sich vor dem Anlassen des Motors davon überzeugt, daß kein Gang eingelegt ist. Denn zusammen mit dem startenden Motor würde sich ja, da mit der Drehzahl die „Kupplungs-Spannung" steigt, der Wagen sofort in Bewegung setzen, und, falls die Handbremse gezogen ist, der Motor abgewürgt werden. Nach gestartetem Motor wird durch Berühren des Schalthebels augenblicklich ausgekuppelt. Daß der Schalthebel hierbei etwas abkippt, ist zwar zunächst etwas merkwürdig, dient aber dem relativ schnellen Kupplungsvorgang. Der erste Gang des Vierstufengetriebes wird eingelegt, nach dem Entfernen der Hand kann angefahren werden. Hat man die Handbremse gelöst und gibt Gas, so wächst durch die höher werdende Motordrehzahl die vom dritten Schleifkontakt der Lichtmaschine abgegebene Spannung. Das magnetische Feld in der Kupplung wird stärker, und die 110 Gramm Metallpulver versteifen sich allmählich zu einer mehr und mehr verbindenden Masse zwischen Ringmagnet und Polrad. Sehr weiches Einkuppeln und sanftes Anfahren ist die Folge.

Bei rund 25 km/st unterbricht der Fliehkraftregler den Strom von der Lichtmaschine zur Spule, und der Batteriekontakt wird hergestellt. Bei allen folgenden Geschwindigkeiten wird nun die Stromzufuhr durch einen Sparwiderstand gedrosselt, so daß die Batterie entlastet wird. Wird jedoch das Gaspedal zum vollen Beschleunigen durchgetreten, so

schließt ein mit der Drosselklappe verbundener Nocken einen Kurzschlußkontakt, und der Sparwiderstand wird überbrückt: Die Kupplung ist also während dieser Phase wieder voll magnetisiert, und jeglicher Schlupf wird verhindert. Beim nur sanften Beschleunigen bleibt der Kurzschluß-Kontakt offen.

Soll ein anderer Gang geschaltet werden, so wird beim Berühren des Schalthebels nicht nur der Kupplungsstrom unterbrochen, sondern ein kleiner Stromstoß in umgekehrter Richtung hilft, die Kupplung zu entmagnetisieren, was das Auskuppeln beschleunigt. Das Einlegen des nächsten unteren oder oberen Ganges kann natürlich nicht schneller erfolgen, als es die Synchronisation des Getriebes zuläßt. Da der Peugeot 403 in dieser Beziehung keine Wünsche offenläßt, verbindet sich das Synchronisieren zusammen mit dem durchaus nicht langsamen automatischen Lösen und Zusammenbringen der Kupplung zu einem Vorgang, der im Vergleich zum normalen Fußbetrieb keine Nachteile erkennen läßt. Vom sportlichen Fahren wollen wir hier nicht sprechen. Für Leute, die schnell durchreißen oder die bei hohen Geschwindigkeiten mit Zwischengas arbeiten, kurz für jene, die über den genauen Zeitpunkt des Kuppelns selbst entscheiden wollen und möchten, wird ohnedies kein Kupplungsautomat gebaut. Sicher ist es kein Zufall, daß erst auf dem diesjährigen Turiner Salon der erste italienische Wagen, der Lancia Flaminia, mit automatischer Kupplung vorgestellt wurde.

Die Bremswirkung des Motors kann beim Gaswegnehmen oder beim Bremsen bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/st ausgenützt werden. Danach erfolgt das Auskuppeln nicht plötzlich, sondern stetig bis zur völligen „Weichheit" des Metallpulvers, bis also Antriebs- und Abtriebsseite der Kupplung getrennt sind. Der Motor dreht dann bei stillstehendem Wagen im Leerlauf weiter. Hält man vor Verkehrslichtern, so kann ohne weiteres der erste Gang geschaltet werden. Zum Wiederanfahren genügt es dann, Gas zu geben.

Auch das Anfahren am Berg bereitet keine Schwierigkeiten, denn diese besondere Art von Kupplung kennt ja keine Reibbeläge, die rupfen oder schleifen könnten. Dementsprechend gibt es hier ganz allgemein – außer den Kontaktkohlen – keine ausgesprochenen Verschleißteile. Natürlich muß man beim Anfahren am Berg in der üblichen Weise die Handbremse nach und nach lösen. An Stelle der Handbremse kann man aber auch dem linken Fuß wieder etwas Arbeit geben: Er betätigt in gleicher Weise die Fußbremse.

Und da wir gerade dabei sind, eine kleine Besonderheit hat das System: Beim Manövrieren auf engem Raum, etwa um sich in eine Parklücke zu winden, empfiehlt es sich, mit dem linken Fuß leicht auf das Bremspedal zu drücken. Der solcherart erhöhte „Rollwiderstand" zwingt den Motor zu höherer Drehzahl und mithin zu verstärkter Magnetisierung und größerer Kraftschlüssigkeit des Jaegerschen Automaten. Nun, mehr Gas gibt man ja auch bei jeder unautomatischen Kupplung, einfach deswegen, weil die stark eingeschlagenen Räder zu hohen Widerstand verursachen. Da bei stehendem Motor keine Magnetisierung der Kupplung erfolgt und auch keine Druckfedern den Kraftschluß zwischen Antriebsrädern und Motor übernehmen könnten, muß man das abgestellte Fahrzeug unbedingt durch Anziehen der Handbremse sichern.

Was die Sicherheit betrifft, so gibt es noch eine spezielle Sicherheitsschaltung für den Fall, daß der Regelvorgang versagt. Man muß in diesem Fall lediglich ein Kabel umpolen, um die Reglerschaltung zu überbrücken. Beim Anfahren geht man dann wie folgt vor: Der 1. Gang wird geschaltet, ohne daß man den Schalthebel losläßt, damit die Kupplung getrennt bleibt. Dann gibt man leicht Gas, läßt den Schalthebel los, um einzukuppeln. Fahren und Schalten vollzieht sich dann wie gewohnt. Allerdings darf man dann beim Anhalten nicht vergessen, den Schalthebel in Leerlaufstellung zu bringen, bevor man ihn losläßt, weil in diesem speziellen Fall der Motor absterben würde.

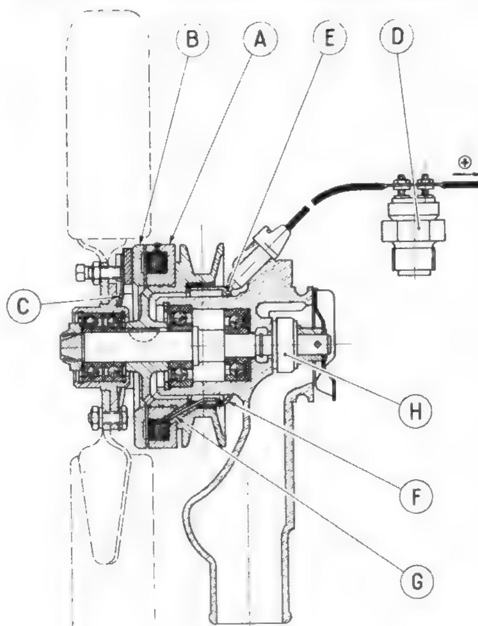
Das Werk empfiehlt, folgende Geschwindigkeitsgrenzen in den einzelnen Gängen einzuhalten: 1. Gang 30 km/st, 2. Gang 60 km/st, 3. Gang 120 km/st. Der Aufpreis für die Jaeger-Kupplung beträgt DM 490.–. Mit diesem relativ hohen Preis bezahlt man allerdings nicht nur die Bedienungserleichterung, sondern auch eine praktisch verschleißlose Kuppung, bei der man nur nach dem guten Zustand von Lichtmaschine und Batterie sehen muß (was man ja ohnehin tun sollte).

Der Panhard Dyna und Ford Anglia sind bei uns nicht mit automatischer Kupplung lieferbar. Simca ist in Deutschland wegen des Besitzwechsels in Frankreich zur Zeit herrenlos, daher keine Preisangabe erhältlich. Der Lancia Flaminia ist der erste Italiener mit Kupplungs-Automat. Der Aufpreis liegt noch nicht genau fest.

Automatische Kupplungen

Deutsche Personenwagen

Typ	Bauart	Aufpreis DM
DKW F 93, F 94, AU 1000	Saxomat	275.—
Mercedes 219, 220 S, 220 SE	Hydrak	450.—
Ford 17 M	Saxomat	275.—
Opel Olympia, Rekord	Saxomat	310.—
Lloyd Alexander TS	Saxomat	275.—
BMW 600	Saxomat	270.—
Ausländische Personenwagen		
Citroën DS 19	eigene Entwicklung	serienmäßig
Citroën 2 CV	eigene Entwicklung (nur für Anfahren und Halten)	serienmäßig
Panhard Dyna	Jaeger	
Peugeot 403	Jaeger	490.—
Renault 4 CV, Dauphine	Ferlec	350.—
Simca Aronde, Ariane 4	Simcamatic	350.—
Simca Vedette	Ferlec-Gravine	
Austin A 55 Cambridge	Manumatic	490.—
Ford Anglia	Manumatic	
MG Magnette	Manumatic	650.—
Morris Oxford	Manumatic	650.—
Vauxhall Victor	Newton	
Wolseley 15/50	Manumatic	650.—
Lancia Flaminia	Saxomat	
Saab 93 B	Saxomat	



Der Ventilator-Automat des Peugeot 403. Es bedeuten: A = Ringmagnet, B = Anker, C = Metallfedern, D = Thermostat, E = Schleifkontakt, F = Kollektor, G = Stromzuführung für Ringmagnet, H = Kohledichtring.

DIE VENTILATOR-AUTOMATIK

Wenn man daran denkt, daß unsere Automobile heutzutage vorzugsweise unterkühlt gefahren werden, was man mit Kühlerabdeckung und Kühlwasserthermostaten auszugleichen pflegt, so ist der andere französische Einfall, gleich den ganzen Ventilator stillzusetzen, schon deswegen sehr französisch, weil er gleich runde 4 PS zusätzlich bei Höchstleistung bringt. Wie man uns bei Peugeot bestätigt, bleibt der Ventilator im Normalbetrieb meistens ausgeschaltet, ein Beweis mehr, daß angesichts unserer Verkehrsverhältnisse die Motoren einfach zu kalt bleiben. Nicht umsonst pflegen die Ölleute zu sagen, daß ein Kaltstart mehr Verschleiß bringt als 100 km scharfer Autobahnfahrt, wobei sie vorzugsweise an den Verkauf des dafür besser geeigneten dünnflüssigeren Öles mit korrosionsschützenden Zusätzen denken.

Die Wirkungsweise: Ein ringförmiger Elektromagnet ist mit dem auf der Wasserpumpenwelle befestigten Keilriemenrad verbunden. Das ist, ähnlich wie bei der eben beschriebenen Kupplung des Herrn Jaeger, die Antriebsseite. Die andere Seite: Zunächst der frei auf der Wasserpumpen-Welle drehende Ventilator. Er ist durch drei auf dem Umfang verteilte elastische Metallfedern mit einem ringförmigen Anker verbunden. Sobald die Kühlwasser-Temperatur 84° Celsius übersteigt, gibt ein Thermostat den Stromdurchgang zu dem Elektromagneten frei, dieser zieht den Anker an, und die Windmühle läuft mit. Umgekehrt also bei Temperatur-Abfall, wird erst bei 75° der Strom für den Magneten abgeschaltet. Durch diese Temperaturdifferenz von 9° möchte man verhindern, daß der Ventilator allzuhäufig an- und abgeschaltet wird. Die Stromzuführung erfolgt einmal über einen mit dem Keilriemenrad isoliert montierten Schleifkontakt und zum anderen über Masse durch die Wasserpumpenwelle. Unabhängig von den Wälzlagern der Welle stellt ein Kohldichtring die Masse-Verbindung zum Pumpengehäuse her.

Für den Fall, daß die Schaltung versagt, kann der Anker und damit der Ventilator durch das Anziehen von drei Regulierschrauben gegen die Magnetspule gedrückt werden. Die Kraftübertragung erfolgt dann durch Reibung. Da die Wasserpumpe zusammen mit der automatischen Kupplung austauschbar gegen die serienmäßige Ausrüstung ist, läßt sie sich nachträglich einbauen. Von ausgefuchsten Sportfahrern wissen wir, daß sie bei Sonderprüfungen nicht erst auf den Thermostaten warten, sondern mit Hilfe eines Sonderschalters den Ventilator kurzzeitig dann ab- und anstellten, wenn es ihnen paßte, sprich, wenn sie die zusätzlichen Pferde gerade brauchten.

Dem Peugeot 403, diesem nicht nur wegen seiner Viertürigkeit auch bei uns immer beliebter werdenden 1,5-Liter, geht der Ruf voraus, eine der reichhaltigsten serienmäßigen Ausrüstungen mitzubringen. Wir denken an Stahl-Schiebedach, Liegesitze, elektrische Zeituhr, Tages-Kilometerzähler, Scheibenwascher, Doppeltonhorn und an den 50-Liter-Tank. Ab Januar 1959 ist auch die Ventilator-Automatik im Listenpreis enthalten.

Dipl.-Ing. D. Korp

Der weiße Adler von Val d'Isère

Der Name „Val d'Isère" wird im doppelten Sinne gebraucht; damit bezeichnet man sowohl das Tal der Isère in Hochsavoyen als auch den Wintersportplatz an diesem Fluß unterhalb des Col de l'Iseran. In unserem Bericht ist der Ort gemeint.

Nach jedem Neuschneefall markiert der Pilot mit rotem Haftpuder die Landeplätze auf den Gletschern.

Nachdem die Österreicher am Arlberg ihren „weißen Ring" entdeckten, die Schweizer den Gornergrat mit einem ganzen Seilbahnsystem überzogen und in Italien Cervinia auf dem besten Wege ist, Sestrière den Rang abzulaufen, haben sich auch die Franzosen etwas ausgedacht, um das kleine Val d'Isère in Hochsavoyen mit einer besonderen Attraktion auszustatten.

Wenn man Chamonix mit seinem Vallée Blanche, Megève mit seinen Raupenschleppern und das amerikanisch anmutende Courchevel als direkte Konkurrenten hat, muß man schon etwas nicht Alltägliches aufweisen, um neben diesen Orten nicht nur bestehen, sondern von dort möglichst Gäste abziehen zu können.

Das entsprechende Gelände dazu war um Val d'Isère jedenfalls da, denn die Bellevarde besaß Hänge von Arlbergformat. Da aber täglich Tausende mit der Seilbahn hier herauf kamen, waren die Pisten nach ergiebigen Neuschneefällen bald zu Buckeln und Mulden zusammengefahren. Bei tiefstehender Sonne sahen sie wie eine Mondlandschaft aus. Aber drüben, fast zum Greifen nahe, lagen die Grande Motte, der Col de Rhême, der Pelaou Blanc und die Aiguilles Rousses. Alles Berge von mehr als 3000 m Höhe mit Schneefeldern und Riesenhängen, die am Mont Blanc auch nicht viel anders aussehen. Mit Skiliften und Seilbahnen konnte man dort hinauf natürlich nicht kommen. Aber irgend etwas mußte geschehen, wenn man die Gäste, die man hierher gelockt hatte, nicht wieder verlieren wollte.

Kleinkabinenbahnen mit wettergeschützten Gondeln führen überall von Val d'Isère auf die Gipfel hinauf.



*

Die wenigen, die nach beschwerlichem halbtägigem Aufstieg über Zackeneis und Preßschnee, durch Butterfirn und Bruchharsch dort oben gewesen waren, wußten Wunderbares zu berichten. Von einsamen Hochkaren, in denen die Sonne mit fast 40 Grad glastete, und von Eisfahnen, die auch an Schönwettertagen über die messerscharfen Grate trieben. Von Wildschnee, wie man ihn sonst nur im Wallis findet, und von Eiskristallen, so groß wie ein Daumenglied. Mehr noch: unter einem Schneebrett habe man sogar ausgefrorenen Schnee mit großen eckigen Becherkristallen angetroffen. Als man dann vorsichtshalber in der Fallinie abgestiegen war, sei man dauernd durchgebrochen und aus dem Spalt sei Schwimmschnee herausgequollen und dann wie ein Bach den Hang hinunter geflossen! – Diesen Abend wollte das Gespräch im Bergsteigerstübel des Grand Hotel Solaise nicht abreißen; der Bierstall war zum Bersten voll, und oben spielten Charles Neunier und seine Solisten vor leerem Parkett.

Einer saß dabei und rechnete . . . Es ist heute fast ein Kunststück, von der Bellevarde heil mit Skiern herunter zu kommen. Aber drüben liegen die unberührten Gipfelfelder . . . Mühevolle Aufstiege sind im Zeitalter der Skilifte und Seilbahnen nicht mehr gefragt. Natürlich könnte man da neue Seilbahnen hinauf bauen und die weißen Hänge erschließen. Das gäbe kilometerlange Pisten durch unberührten Pulverschnee . . . Daß das geht, haben die Italiener am Col du Géant bewiesen . . . Trotz der enormen Gestehungskosten hätte man aber dann erst ein einziges dieser gigantischen Schneefelder erschlossen . . . Die Wintersportgäste, die jetzt nach Hochsavoyen kommen, sind in der Hauptsache Franzosen . . . Bald wird sich das ändern. Dann werden mehr Ausländer da sein. Ausgekochte Lattenakrobaten, denen kein Hang zu steil und keine Rinne zu gefährlich ist, und solche Leute, die über genügend Kleingeld verfügen und damit nicht sparsam wie Kirchenmäuse umgehen . . . Man müßte also . . .

*

Im nächsten Winter besaß Val d'Isère seine große Attraktion. Genial in der Konzeption, billig im Unterhalt und zuverlässig wie ein altes Pianoforte. Nur machte sie ein wenig mehr Krach. Der Hélicoptère Service Briand S. A. hatte sich etabliert und machte kein schlechtes Geschäft.

Rund um Val d'Isère hatte man auf spaltenfreien Gletscherflächen und lawinensicheren Schneefeldern im Umkreis von 10 km 16 Standard-Landeplätze ausgesucht. Den höchsten davon in 3400 m Höhe, unmittelbar unter der Firnhaube der Grande Motte. Die einzige Unterhaltsarbeit besteht darin, daß dort oben nach jedem Neuschnee mit rotem Haftpuder ein neuer Markierungsring gezogen wird. Am Cirque du Dôme, am Méan-Martin und am Barnes de l'Ours.

Ganz billig ist das Vergnügen zwar nicht. 2500 bis 10 000 Franken muß man schon anlegen, wenn man dort hinauf geflogen werden will. Das sind bei einem derzeitigen Umrechnungskurs von 100 : 1 rund 25.– bis 100.– DM. Aber nimmt man zu so einer Tour einen Bergführer mit (was man beim ersten Aufstieg im hochalpinen Gelände immer tun sollte), kommt man im Endeffekt auch nicht viel billiger weg. Denn

die Führertaxe beträgt von Zermatt aus für eine Traversierung des Furggrates 50.– sfr, für eine Tour auf das Mischabeljoch 100.– sfr, für den Kanzelgrat des Zinalrothorns 150.– sfr, für die Überquerung Täschhorn – Dom 200.– sfr, für die Überschreitung der Dent d'Hérens über den Ostgrat 250.– sfr und für die große Matterhorntour mit Aufstieg über den Furggrat und Abstieg über den Hörnligrat 300.– sfr. Der Hélicoptère mit dem weißen Adler vom Val d'Isère ist also die neue Attraktion der französischen Hochalpen.

*

Da im Hochwinter der Pas de Morgins, der Col de la Forclaz, der Col du Petit St. Bernard und der Col de l'Iseran gesperrt sind, muß man von Genf aus via St. Julien – Annecy – Duingt – Faverges – Ugine – Albertville – Moûtiers – Bourg – St. Maurice nach Val d' Isère fahren. Das sind ab der Rhônebrücke in Genf 174 km. Und da man am Zielort schon am Nachmittag eintreffen sollte, ist es ratsam, in Genf zu übernachten.

In Genf übernachten Sie ausgezeichnet im Hôtel du Rhône; allerdings kostet hier ein gutes Doppelzimmer etwa 38.– sfr. Klein, billig und sauber ist das Hôtel de Genève, das genaugenommen ein Restaurant mit Zimmerchen ist. Hier übernachtet man für 7.– bis 10.– sfr. Preiswert und gut ißt man im Café de Paris in der Rue du Mont Blanc. Groß ist hier die Speisekarte zwar nicht, aber ein Filetsteak mit Schneckensauce bekommt man inklusive Wein schon für etwa 7.– sfr. Wollen Sie sich mehr leisten, so fahren Sie ins Chambelier. Es liegt oben in der Altstadt, ist aber nicht ganz einfach zu finden. Dort bestellen Sie sich ein Fondue Bourgignon, das allein schon eine Reise hierher rechtfertigt. Dazu trinken Sie einen roten Dôle. Gamay, Mâconnay und Côte d'Or sind die besten Lagen. 10.– bis 12.– Franken müssen Sie pro Flasche schon anlegen; was darunter liegt, ist zwar trinkbar, aber nicht erste Klasse.

Ab der deutschen Grenze fährt man im Winter am schnellsten so nach Genf:

Basel – Olten – Bern – Lausanne – Genf	= 259 km
Schaffhausen – Winterthur – Zürich – Olten – Genf	= 326 km
Konstanz – Winterthur – Zürich – Olten – Genf	= 341 km
Lindau – Bregenz – Rorschach – Winterthur – Genf	= 399 km

*

In Val d'Isère endet im Winter die Iseran-Route. Dieser Ort liegt 1840 m hoch und zählt knapp 800 Einwohner. Trotzdem gibt es hier 27 Hotels mit etwa 725 Fremdenzimmern. Dazu kommen noch etwa 65 Chambres meublées. Jetzt muß man wissen, daß in Frankreich die Hotels in 5 Kategorien eingeteilt und diese durch Kreuze gekennzeichnet werden. Die Durchschnittspreise sind folgende:

Hotels +, Einzelzimmer 450–800.– ffr, Doppelzimmer 550–1050.– ffr
Hotels ++, Einzelzimmer 550–1100.– ffr, Doppelzimmer 700–1800.– ffr
Hotels +++, Einzelzimmer 950–1800.– ffr, Doppelzimmer 1350–2750.– ffr
Hotels ++++, Einzelzimmer 1200–2950.– ffr, Doppelzimmer 1750–4400.– ffr
Hotels du Luxe, Preise nach Vereinbarung.

In Val d'Isère gibt es Hotels jeder Kategorie mit Ausnahme der ausgesprochenen Luxushotels. Im Mittel müssen Sie also für Vollpension

(Forts. Seite 45)



Die Hauptabfahrtshänge sind an Tagen mit starkem Betrieb bald zu Buckeln und Mulden zusammengefahren. Fotos: Truöl



FACEL VEGA VOM WIRTSCHAFTSWUNDER ANGELOCKT:

DIE GROSSE FASSADE

Der lange Auto Becker sah mich etwas zweifelnd an und überlegte laut, ob seine zweite Hand wisse, was seine erste Hand tue. In seinem Schaufenster auf der Graf-Adolf-Straße in Düsseldorf stand mal wieder viel Geld beisammen. Er hat ein erstes Händchen für das Besondere. Seit Jahren sind da Ferrari, Alfa Romeo und Julias (nein: Giuliettas), flossenstarke Chrysler (Modell Hans Hass) und Abarten. Ein paar MG hat er auch immer brötchenfrisch am Lager. Auf Englisch heißen Brötchen Rolls, und obwohl die mit einem angehängten Royce sehr teuer sind, hat er davon schon einige verkauft in der kurzen Zeit seit September. Gebraucht sind sie noch nicht zu haben, denn der Rücklauf läßt etwas auf sich warten.

Ein Kunde kaufte sogar gleich zwei Rolls-Royce auf einmal beim langen Auto. Na wenn das so läuft! Jetzt hat er mal vier Facel Vega in sein Schaufenster gestellt, und in den Hintergrund seiner Dekoration stellte er noch ein paar 59er Amerikaner: Buick, Chrysler und Dodge. Im Vergleich zum Facel gehörten die auch dahin – nach hinten. Man braucht für die neuen Amerikaner immer noch zwei Parkuhren.

Wenn Auto was neues in sein erstes Händchen nimmt, dann macht er immer eine kleine Pressekonferenz mit kleinen leckeren Brötchen und Sekt oder Kaffee nach Wahl. Dabei erzählt er dann aus seinem Handschuhkästchen. Doch davon reden wir später – schließlich war der Facel der Anlaß. Zwei schwarze „Excellencen" stehen da im Fenster; das sind die vier- bis fünfsitzigen Limousinen, die man

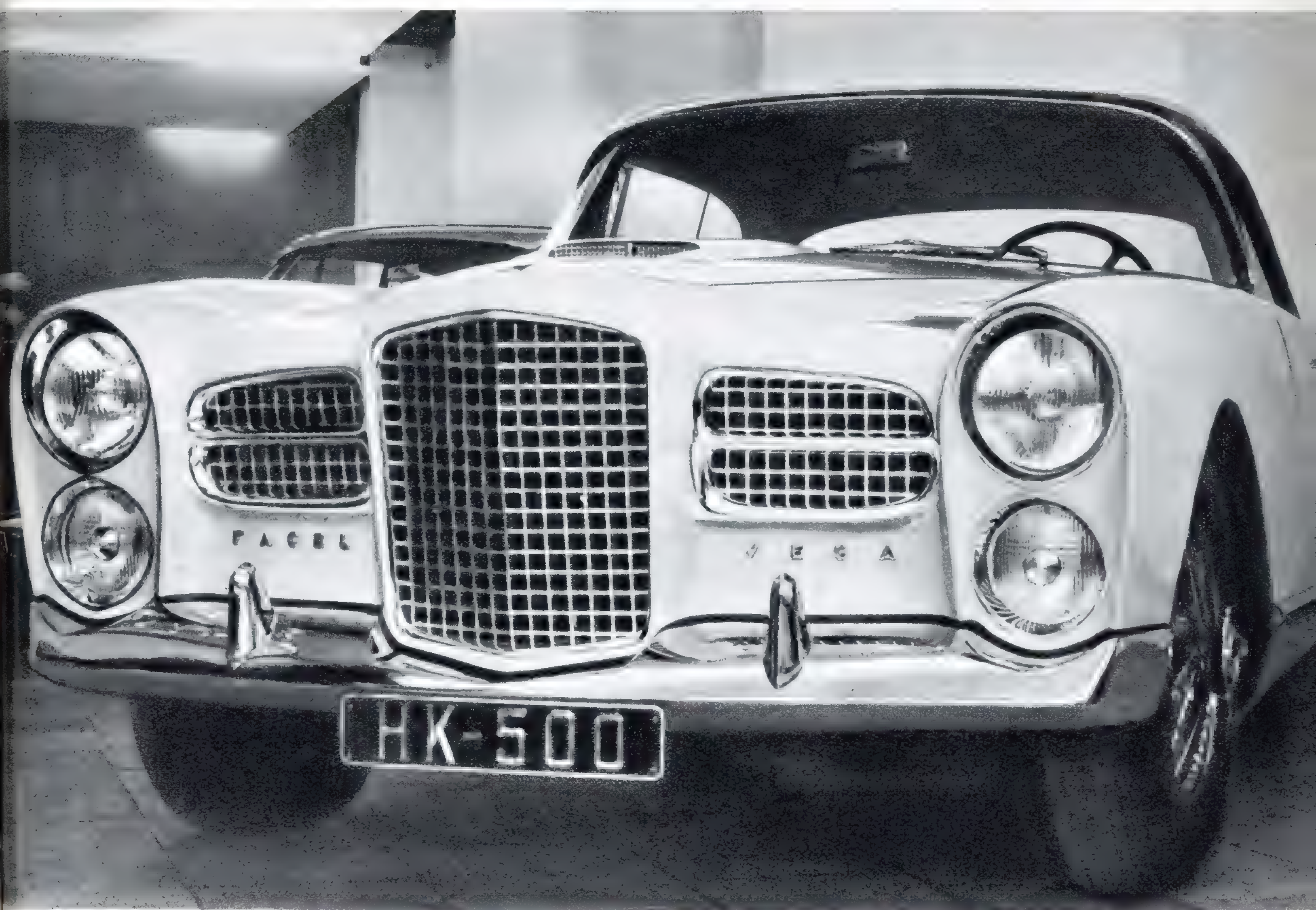
Oben: Der Pilotensitz ist ein wenig Super-Constellation. Dieser Wagen mit automatischem Getriebe ist um genau 1000 DM billiger als der mit Schaltgetriebe.



Facel Vega „Excellence" durchgehend geöffnet. Man kommt also hinein. Was dort hinten in der Ecke aussieht wie ein Radio, sind ein Spiegel, eine Kleiderbürste und zwei Flacons für Essig und Öl.

durchgehend öffnen kann. Zwei HK 500 in Beige und Grün lassen sich gelassen die bewundernden Blicke gefallen, unter denen eine Frau erröten würde. Diese Coupés sind etwas kürzer im Radstand und bieten weniger Sitzgelegenheit, d. h. hinten ist nur Hockpolster vorgesehen. Dafür fahren sie um rund 35 km/st schneller als die Excellence, die mit 200 km/st auch . . . Was heißt auch? Vom Reifenstollen bis zum Dach eine Exzellenz, aber heiter flink, was man von solchen Salonwesen eigentlich nicht kennt.

ben lassen, aber es beeindruckt erst, wenn man's selber im Hinterteil fühlt.
Ich bin auch selbst damit gefahren, aber zunächst fuhr Macklin. Er fuhr uns mit der Gemessenheit eines leicht verkalkten Herrschaftchauffeurs aus Düsseldorf raus – und so tat auch der Wagen. Als ich ihm dann auf dem südlichen Autobahn-Zubringer sagte: „Now speed her up!" da surrte es schnell und heiser, und Macklin war wieder der Rennfahrer, an dem sich das junge Pflänzchen Stirling Moss die ersten Tricks abgesehen hat. Der Facel Schöne. Verglichen mit anderen schnellen Mobilen ist der Facel-Chrysler-Motor von lokomotiver Biederkeit. Es ist ein Wagen für den Herrenfahrer, der das Geld dazu hat und der sich hin und wieder den Spaß gönnt, einem Porsche 1600 davonzufahren, daß dem träumt, er sähe nicht recht.
Ja, es ist schon ein Auto. Mit rund 45 000 DM liegt es in der Mitten zwischen dem „besten Auto der Welt", das ich für einen Facel stehen ließe, und dem, was wir so an Vollkommenheit zu bieten haben, was aber weder so



Hinter diesen Gittern verbirgt sich ein Chrysler V8 mit ungefähr 300 PS. HK 500 heißt die etwas kürzere und sportlichere Ausführung des Facel Vega, aber auch die distinguierte Excellence läuft 200 km/st!

Unter der Haube purren zärtlich 300 hineingestopfte Pferdchen aus dem Gestüt Chrysler, die eine Beschleunigung auf die Hinterachse bringen, daß man meint, es treibe die Vega in den Facel hinein; erst wenn man Gas wegnimmt, ordnet sich der Vega Facel wieder in einen sehr braven Facel Vega, der ganz amerikanisch tut. Wenn man ihn dann tritt, hat man gut fünfzehn Wagen überholt, zählt sanft bis 18 und hat auf 100 km/st 80 draufgetan. Wir haben uns dies Mobil zwar schon im Sommerheft der MOTOR-REVUE beschreineigt zum Untersteuern, und Macklin, der das wußte, wirbelte ihn auf der Hinterhand, damit die Scheinwerfer auch richtig auf den Innenrand der Kurve glotzten.
Zwei Tonnen Gewicht fahren da spazieren. Die sind so kopflastig, daß man die Räder im Stand schon mit zwei zupackenden Händen einschlagen muß, wenn man sich mal die Bremsen besehen will. Servohilfe für die Damen ist aber erhältlich. Man kann ihn fahren wie einen Amerikaner, man muß ihn nicht hetzen. Aber man kann, das ist das schnell noch so schön ist. Meinte eine Familie, die sich einen leisten kann, nach der Probefahrt, der sei aber was hart gefedert. Nun, amerikanischer Puddingkomfort ist nun einmal unvereinbar mit Tempo und Sicherheit, von der der Facel bei 180 km/st mehr zu bieten hat als ein Pudding bei 110. Von sportlicher Härte aber ist beim Facel nichts zu fühlen, man merkt nur leicht die Straße zum Hinterteil durchkommen; genau das, was sich gute Fahrer wünschen, wenn sie sich's bequem machen.

Strepp

Der Götze

Der motorisierte Verkehr ist in Deutschland längst Götze Nr. 1 geworden.
Reg.-Baurat a. D. Sturm Kegel

Die Ministerien unserer Regierung bedienen sich der Mithilfe von wissenschaftlichen Beiräten, von denen sie sich beraten lassen. Unser Atomminister zum Beispiel ist selber kein Kernphysiker, er muß aber über Dinge befinden, die mit der Kernphysik eng verbunden sind; ohne wissenschaftlichen Rat würde er im luftleeren Raum regieren. Unser Verkehrsminister ist Bergmann, auch er wäre ohne wissenschaftlichen Rat gelackmeiert. In jedem Falle aber ist der wissenschaftliche Rat unverbindlich – das Ministerium kann ihn befolgen oder auch nicht.

Eine andere Frage ist, ob in den Beiräten wirklich Wissenschaftler sitzen. Man muß einen Unterschied machen zwischen Wissenschaftlern und Experten. Um das ganz deutlich zu machen, weiche ich am besten in die juristische Fakultät aus, die akademisch ein Zwitter ist. Sie gehört, soweit sie Rechtsforschung und Theorie betreibt, gar nicht in die juristische, sondern in die philosophische Fakultät. Was aber normalerweise in der juristischen Fakultät zu Richtern, Staatsanwälten und Rechtsanwälten ausgebildet wird, studiert nur eine Rolle wie der Schauspieler, der seinen Part in einem Drehbuch durchackert. Es ist also eine reine Expertenausbildung, ein Auswendiglernen vorgedruckter Texte.

Die Ausbildung des Technikers, des Ingenieurs verläuft im Anfangsstadium übrigens nicht anders, aber im Gegensatz zum Juristen wird vom Ingenieur nachher doch der freie Umgang mit freien Gedanken verlangt, der zum Schöpferischen gehört. Gerade das aber ist dem juristischen Experten verboten; er muß am Buchstaben seines Drucktextes kleben. Im technischen Fach steht es jedem einzelnen frei, ob er Techniker werden will, also Experte über das einmal Gelernte, oder ob er Genie einsetzen will, also Ingenieur wird.

Ich habe die Begriffe Wissenschaft und Expertise trennen müssen, um das Phänomen zu erklären, daß aus den wissenschaftlichen Beiräten so oft Dinge kommen, die unwissenschaftlich sind. Wir machen den Fehler, Experten als Wissenschaftler zu verschleißen.

Nur so erklärt es sich, daß im Wissenschaftlichen Verein für Verkehrswesen e. V. in Essen auf einer Sitzung am 11. September 1958 der Regierungsbaurat a. D. Sturm Kegel einen Vortrag unter dem Titel „Ordnung im Straßenverkehr geht alle an!" halten konnte.

Es sprach hier ein Experte a. D. Das kann man aus dem ganzen Inhalt seiner Rede erkennen, die in ihrem Verlauf mit einer greisenhaft verbissenen Eingleisigkeit nicht mehr rechts und links sehen will. Für ihn sind „an sich begrüßenswerte Erfindungen" von der Eigensucht in böse Taten verkehrter technischer Fortschritt, wobei er „nicht verkennt, daß auch Gewinnsucht von der Peitsche des Zins- und Dividendenzwanges getrieben wird".

Ganz offensichtlich aber verkennt Sturm Kegel, daß der Eigennutz, der die Technik so vorantreibt, nicht aus dem Individuum kommt, sondern aus der Gesellschaft. Darauf wies zur gleichen Zeit ein wirklicher Wissenschaftler in den USA hin. Der Mathematiker John D. Williams (wesentlich an der Erfindung der Elektronenrechner beteiligt) zeigte in einem Artikel im Septemberheft der Wirtschaftszeitschrift „Fortune" unter dem Titel „The Nonsense about Safe Driving" (Der Unsinn über das vorsichtige Fahren), daß von den täglich 4000 Todesfällen in seinem Land nur 2–3% auf das Konto der Autounfälle gehen, daß aber andererseits in seinem Land täglich 10 000 Babies dazugeboren werden. „Ich bezweifle, daß die gegenwärtige Todesrate durch Automobilunglücke unerwünscht groß ist für das Wohlergehen unserer Gesellschaft ... Zumindest gewinnen wir den Überblick, daß das Automobil uns nicht ausrottet, so daß wir es uns leisten können, an die Probleme mit gelassener Ruhe heranzugehen." Hierin erkennt man den Wissenschaftler, der sich bemüht, aus den Dingen heraus und über sie zu kommen.

Er sagt an anderer Stelle, daß es ein Glaubensbekenntnis für die Menschen sei, daß das menschliche Leben unbezahlbar wäre. „Für mich selbst ist mein Leben immens wertvoll", sagt Williams, „aber wenn ich es verliere, wird es der Gesellschaft keinen merkbaren Scha-



ERLKÖNIG

Dieses Auto war auch schon auf der „Ganz kurz"-Seite in Heft 23 auf einem schnell geschossenen Foto zu sehen. Zwar hatte es dort andere Heckleuchten, aber im übrigen ist unverkennbar, daß es aus der gleichen Küche kommt: von BMW aus München. Vieles daran ist sicherlich Tarnung, so etwa das Kühlergrill, aber dennoch kann man sich schon ungefähr vorstellen, wie das neue Familienmitglied unserer auch jetzt schon nicht unterbesetzten Mittelklasse aussehen wird. In München verspricht man sich wohl davon die Gesundung der seit dem Kriegsende noch nicht recht erholten und durch riesige Kredite belasteten Firma. Bekannt ist schon, daß der 1,6 Liter ein Qualitätsfahrzeug werden und daß neben der Limousine auch ein Sportwagen das Licht der Welt erblicken soll. Wie beide endgültig aussehen, das weiß ganz genau vielleicht erst der Bleistift des Italieners Michelotti!

Fotos: Wiedig



* In der Bundesrepublik verlieren jährlich rund 10 000 Menschen durch Unfälle in Haushalt und Betrieb ihr Leben. Das ist etwa ebensoviel wie die Zahl der Todes-

den zufügen." Das Glaubensbekenntnis verleite uns aber unwillkürlich, unsere Einzelinteressen mit denen der Gesellschaft durcheinanderzuwerfen. Was dabei herauskomme, sei alleweil der Versuch, die Technik zu bremsen, der Geschwindigkeit eine absolute Grenze zu setzen. Das aber, sagt Williams, sei eine ausgesprochen sozialfeindliche Handlung, gegen den täglichen Bevölkerungszuwachs von 6000 Menschen gerichtet, der einfach mehr Tempo verlange, damit man ihn ernähren könne, zumindest seinen jetzigen Lebensstandard erhalten könne.

Alles, was wir zu tun haben, sagt Williams dann in seinem Aufsatz, ist, unser ganzes Augenmerk darauf zu richten, daß der Verkehr schneller, viel schneller als bisher fließen kann. Was dann dabei herauskommt, wird wahrscheinlich auch in Dingen des Unfallgeschehens eine bessere Wirkung haben, als das, was man augenblicklich an blind tappenden Versuchen unternimmt, die aus der sozialfeindlichen Einstellung des egoistischen Individualdenkens entspringen.

Wir werden uns mit dem Aufsatz von John D. Williams ein andermal ausführlicher beschäftigen. Jetzt aber wende ich mich ganz dem Regierungsbaurat a. D. Sturm Kegel zu, denn dieser Mann hat nach seinen eigenen Worten am Entstehen von Verkehrsgesetzen und Verordnungen mitgewirkt. Er spricht also nicht nur in wissenschaftlichen Vereinen, sondern er ist auch „wissenschaftlicher" Beirat. In die Nase stechen ihm die Lahrer Versuche mit Schwerlastwagen. Er war mit dabei, als die Abmessungen der Lastwagen verniedlicht wurden, weil das angeblich die Straßen schont, angeblich den Fahrern von Personenwagen mehr Freude macht, angeblich die Unfallgefährlichkeit der Lastwagen mindert und – überdies der Bundesbahn aus dem Defizit helfen sollte.

Er bejaht angeblich den Kraftwagen (er findet ihn für sich selbst ganz nützlich!), aber er bekämpft die Auswüchse (daß die anderen auch fahren!), die unser Vaterland so in Verruf gebracht haben. Frage ich: meint er die Ausländer? Die schimpfen bei mir aber nur erstens über die Straßen und zweitens über das idiotisch exerziermäßige Fahren unserer Landsleute. Außerdem grinsen sie noch dreckig über unsere vielen Verkehrsschilder. Sturm Kegel meint aber offenbar, am deutschen Wesen müsse auch hier die Welt genesen – und am deutschen Lastwagen. „Deutschland ist die Drehscheibe für den Verkehr von Europa; es wäre grotesk, wenn die deutschen Wünsche . . . Sorge um das Absetzen der Produktion in das Ausland ist psychologisch (??) nicht begründet. Das ausländische Verkehrsgewerbe will auf unseren Straßen verdienen."

Bekanntlich hat das Gesetz vom 21. März 1956 die Maße und Gewichte für Lastwagen reduziert. Die Achslast wurde von maximal 10 t auf 8 t reduziert, beziehungsweise für die Doppelachse von 16 t auf 12 t. In Verbindung mit der gleichzeitigen Verkürzung des Lastzuges um 6 m sank das Gewicht von bisher 40 t auf 24 t. Das bedeutet aber in der Praxis, daß die gleiche Transportleistung nunmehr von 1,7mal soviel Lastwagen gefahren werden muß, wenn sie nicht sinken soll. Wo bisher sechs Lastwagen fuhren, werden wir in Zukunft zehnen begegnen.

Herr Sturm Kegel glaubt das nicht. Ein Teil werde auf die Bundesbahn und die Binnenschiffahrt abwandern. Man solle ihm doch mal den Prozentsatz an Baustellen (zum Beispiel) nennen, der die Anfuhr ganzer Waggonladungen bedingt. Na und? Was würde dieser Prozentsatz denn an Erkenntnissen bringen? Ich weiß nur eins: jedes Gut, was einmal mehr als nötig angepackt wird, kostet zu viel Geld. Wenn ich Zement in Säcke fülle, die Säcke auf einen Wagen lade (sie zum Bahnhof fahre), in Eisenbahnwaggons umlade, am Empfangsbahnhof auf Lastwagen umlade (zur Baustelle fahre), an der Baustelle ablade, die Säcke aufreiße und in den Betonmischer kippe – das sind dann sechs Handgriffe, von denen fünf unnötig sind. Diese fünf unnötigen Handgriffe, multipliziert mit den Zentnern Zement, bezahlen heute noch die meisten Bauherren von Eigenheimen – und wundern sich, daß die Dinger immer teuerer werden, als man sich gedacht hatte. Der 24-t-Zug, für den wir nach der Meinung des Regierungsbaurates a. D. dankbar sein müßten, wird nicht nur unsere Eigenheime verteuern, sondern auch alle anderen Dinge. Der Regierungsbaurat bedauert, daß dem Verkehr immer mehr alte schöne Stadttore geopfert werden. Er ist für die Romantik der Mühlräder. Daß er seine Pension aber beziehen kann, das verdankt er ausschließlich unserer verbissenen Arbeitswut, der Peitsche der Zinsen und Dividenden, die doch nur wieder ausgegeben werden, damit die Wirtschaft rundläuft, oder die als Kapital aufgestockt werden, damit neue und größere böse Taten der Technik die Gesellschaft am Futtern halten, die dermaleinst uns die Pensionen zahlen soll.

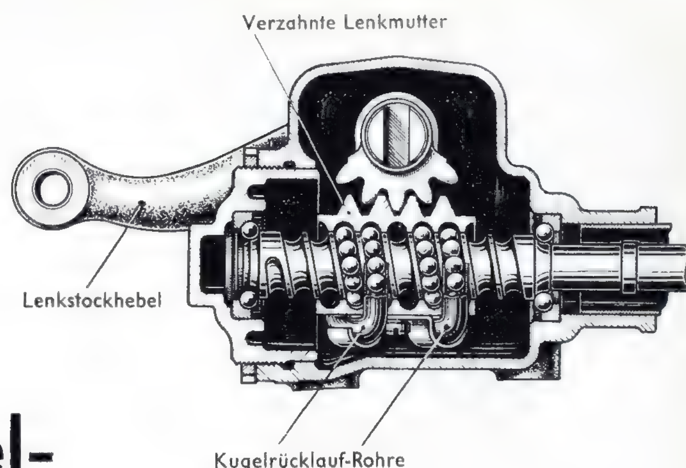
Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hatte in einer Broschüre der Regierung einen Kompromißvorschlag gemacht. Man solle das Gewicht der Lastwagen wenigstens wieder auf 32 t erhöhen, damit könne man eine höhere Wirtschaftlichkeit bieten, und die 10-t-Achse könne man konstruktiv so verbessern, daß sie den Straßen nicht mehr Harm tue als die 8-t-Achse.

Bei solchen Dingen aber kann die Wissenschaft a. D. des Beirates nicht folgen; sie lehnt beinahe schroff ab. Das nimmt nicht wunder, wenn die Wissenschaft a. D. wenig später in ihrer Polemik von der „Rente" der Bundesbahn spricht, wo „Rendite" gemeint ist. Das ist ein Spitzlicht, mit dem plötzlich eine Blöße ausgeleuchtet wird.

Wie sehr dieser Casson recht hat, das kann man auf 23 Seiten der abgedruckten Rede des Regierungsbaurates a. D. Sturm Kegel „Ordnung im Straßenverkehr geht jeden an!" nachlesen. Solange diese Ordnung aber nicht von dem volkswirtschaftlichen Gesetz regiert wird, das einer rapide wachsenden Gesellschaft zu dienen hat, solange kann uns diese Ordnung gestohlen bleiben. Wir sollten uns nach einem wissenschaftlichen Rat umsehen, dessen Überblick weiter reicht.

F. K. Mayer

Was ist eigentlich eine Kugel-Umlauf-Lenkung?



Das Lenkgetriebe soll die Drehbewegung des Lenkrades untersetzen und in eine hin- und hergehende Bewegung zum Einschlagen der Vorderräder verwandeln. Ein interessantes Lenkgetriebe-System ist die Kugelumlauf-Lenkung. Die Wirkungsweise: auf der Lenkspindel – der verlängerten Achse des Lenkrades – sind zwei unabhängig voneinander laufende, schraubenförmige Gewindegänge eingefräst. In diesen Gängen laufen Stahlkugeln. Wird die Spindel durch das Lenkrad verdreht, so nehmen die über die Gewindegänge hinausragenden Kugeln eine um die Spindel geschobene Lenkmutter mit. Diese ist oben verzahnt und kämmt mit einem Zahnsegment, das den Lenkstockhebel und damit das Lenkgestänge bewegt. Der Witz ist nun der: Die schneckenförmig geförderten Stahlkugeln müssen ja irgendwo bleiben. Sie wandern also in je einem Rücklaufrohr schräg zurück, um sich wieder in „ihren" Gang einzufädeln. Es sind mithin zwei Kugelkreisläufe vorhanden. Da die Lenkmutter auf der Spindel hin- und herwandert, spart man sich eine teuer herzustellende Schnecke, die verschiedene Durchmesser haben müßte, um sich der Bewegung des Zahnsegments auf der Lenkstockwelle anzupassen. Durch die Wälzlagerwirkung der Kugeln (rollende Reibung) wird gute Leichtgängigkeit erreicht. Verwendet u. a. bei Daimler-Benz und Opel (Zeichnung). *ko.*



PAUL FRÈRE:

Warum ich **gegen** die neue Formel bin!

Eines muß man der für 1961 von der FIA in Aussicht genommenen Rennformel schon lassen: sie hat in allen autosportlichen Kreisen großes Aufsehen erregt. Soweit ich mich erinnern kann, wurde um eine Formel noch niemals so leidenschaftlich diskutiert wie um diese neue Formel I. Man ist gänzlich für oder gegen sie, je nach Temperament oder Einstellung zum Motorsport.

Ich sage es von vornherein ganz offen: Ich bin gänzlich dagegen.

Bekanntlich muß ab 1. Januar 1961 der Hubraum der Formel I-Wagen zwischen 1300 und 1500 ccm liegen, es dürfen ausschließlich Saugmotoren verwendet werden, und es ist ein Mindestgewicht von 500 kg vorgeschrieben. Dann gibt es noch zusätzliche Bestimmungen, die ausschließlich der Sicherheit dienen sollen: Sturzbügel, Starter, zwei getrennte Bremskreis-Systeme, Sicherheits-Krafttstofftank, offener Fahrerraum, freistehende Räder. Außerdem darf während des Rennens kein Öl nachgefüllt werden.

Zu diesen zusätzlichen Bestimmungen ist nichts zu sagen; sie sind unbedingt vernünftig, stehen der technischen Entwicklung nicht im Wege und vermindern auch die Anziehungskraft des Motorsports auf das Publikum nicht.

Was ich an der neuen Formel also hauptsächlich beanstande, sind die zwei wesentlichsten Bestimmungen: Hubraum maximal 1500 ccm; Gewicht minimal 500 kg. Auch diesen zwei Bestimmungen liegt der selbstverständlich gut gemeinte Wunsch zugrunde, die Rennen für Fahrer und Publikum sicherer zu machen. Die gerade ausgelaufene Rennsaison hat leider unter den erstklassigen Fahrern wieder vier Todesopfer gefordert, und es ist verständlich, daß die Oberste Sportbehörde sich dazu verpflichtet fühlt, Maßnahmen zu treffen, die solche schweren Unfälle in der Zukunft verhüten sollen.

Allerdings sind die getroffenen Maßnahmen meiner Ansicht nach vollkommen verfehlt. Man ist von dem Standpunkt ausgegangen, daß die Rennen sicherer werden, wenn die Wagen langsamer sind. Dies ist aber ebenso falsch, wie wenn behauptet wird, daß es auf der Autobahn weniger Tote gäbe, wenn dort die Geschwindigkeit begrenzt würde – oder man sollte sie so radikal begrenzen, daß es überhaupt keinen Zweck mehr hätte, Rennen zu fahren oder Autobahnen zu bauen.

Die Gewichtsbegrenzung nach unten trägt offenbar der in gewissen Kreisen verbreiteten Ansicht Rechnung, daß manche heutigen Rennwagen zu leicht sind und deshalb erstens eine ungenügende Straßenlage haben, zweitens die Gefahr besteht, daß lebenswichtige Fahrgestellteile brechen. Den ersten Punkt brauche ich wohl nicht weiter zu erörtern. Jeder, der von Autos auch nur ein bißchen etwas versteht, weiß, daß die Straßenlage mit dem Gewicht eines Wagens nichts zu tun hat, und das haben die weniger als 450 kg schweren Formel I-Cooper (2 und 2,2 Liter) auch ausreichend bewiesen. Zum zweiten Punkt kann man sagen, daß auch bei einem Mindestgewicht von 500 kg das Abbrechen von Achsschenkeln oder Lenkhebeln infolge mangelhafter Konstruktion oder eines Materialfehlers keineswegs ausgeschlossen ist. Auch kann diese Bestimmung nicht verhindern, daß ein Konstrukteur einen schweren, aber hochleistungsfähigen Motor – z. B., nach Moto-Guzzi V 8-Vorbild, einen 1,5 Liter-Motor mit 24 Zylindern, der 14 000 Touren dreht – in ein ultraleichtes Fahrgestell einbaut. Viel vernünftiger wäre es gewesen, zu längeren Rennen von 500 km oder mindestens 3 Stunden zurückzukehren, die nur ein solid gebauter Wagen durchhält.

Daß die den neuen Bestimmungen entsprechenden Wagen, zumindest in der ersten Zeit, langsamer sein werden als die jetzigen 2,5 Liter-Wagen, ist wahrscheinlich. Aber viel langsamer werden sie bestimmt nicht sein. Wahrscheinlich werden sie in Reims oder in Spa Rundendurchschnitte von ca. 195 km/st, vielleicht sogar etwas mehr erreichen, wo die heutigen Wagen einen Schnitt von 210 fahren. Wenn auf einer Strecke eine bestimmte Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren wird, ergibt sich aus den Gesetzen der Wahrscheinlichkeitsrechnung, daß bei einem Unfall ein Wagen auch bei dieser mittleren Geschwindigkeit herausfliegt. Ob nun der Fahrer viel mehr Chancen hat, mit dem Leben davonzukommen, wenn er bei 195 statt 210 verunglückt, ist sehr fraglich.

Die ganze Frage ist: Sind wirklich die Wagen an den vielen Unfällen schuld? Sind sie zu schnell? Ich bin davon fest überzeugt, daß die Hauptschuld nicht an ihrer hohen Leistung und an ihrer hohen Geschwindigkeit liegt, und daß also die Mittel, die Gefahr zu vermindern, nicht in einer Beschränkung dieser Eigenschaften gesucht werden müssen. Meine Argumente hierzu sind folgende:

Ich bin im Laufe meiner Rennfahrerlaufbahn mit sehr vielen Wagen verschiedenster Bauarten und Leistungen gefahren und habe niemals das Empfinden gehabt, daß die schnelleren gefährlicher seien als die langsameren. Die Höchstgeschwindigkeit an sich spielt überhaupt keine Rolle. Ob ich nun auf der Geraden mit einem Porsche 240, mit einem Formel I- Ferrari 275 oder mit einem Jaguar D-Typ 290 fahre, ist ganz egal, solange keine bedeutend langsameren Wagen auf der Strecke sind, die plötzlich nach links ausweichen, um andere zu überholen.

Die Mercedes-Benz- und Auto-Union-Rennwagen der 1934er–1939er Periode waren mit ihren Leistungen von mehr als 600 PS und ihrem Leergewicht (bis 1937) von 750 kg ohne Reifen in der Spitze sehr viel schneller und hatten auch ein viel geringeres Leistungsgewicht als die heutigen Grand Prix-Wagen. Ihre Straßenlage und ihre Bremsen waren bei weitem nicht so gut, wie dies bei den heutigen Wagen der Fall ist; dennoch gab es viel weniger schwere Stürze. An erstklassigen Fahrern verunglückten in dieser Zeit in Grands Prix nur Moll, von Delius und Seaman tödlich – und das in einer Zeitspanne von sechs Jahren.

Woran liegt es nun, daß trotz aller getroffenen Sicherheitsmaßnahmen die Rennen heutzutage gefährlicher sind als vor 20 Jahren? Meiner Ansicht nach an dem Umstand, daß die Rennveranstalter stets das Bestreben haben, ihre Strecken schneller zu machen. Manche geben sich nur dann zufrieden, wenn Durchschnitte von über 200 km/st erreicht werden; sie meinen, solche hohen Geschwindigkeiten wirkten auf das Publikum anziehend. Wenn das wahr wäre, müßten die zwei bisher im Autodrom von Monza veranstalteten 500 Meilen-Rennen ganz Italien angezogen haben, aber alles andere war der Fall.

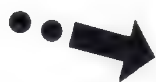
Auf Straßenrundstrecken werden hohe Durchschnitte meist erreicht, indem die Kurven so ausgearbeitet werden, daß einige mit Geschwindigkeiten von über 200 km/st durchfahren werden können. Wenn aber bei solchen Geschwindigkeiten die Fahrer bis an die



3 mal gut
für kühle und für kalte Tage

Auch im Winter wird ihrem Motor abwechselnd heiß und kalt. Er braucht deshalb ein Motorenöl, das sich darauf blitzschnell einstellt. Er braucht Shell X-100 Motoröl 10 W/30, das bei kalter Maschine für beste Startbedingungen sorgt, die im Winter besonders sensible Batterie schont und am Anfang Kraftstoff sparen hilft.

Im Kurzstrecken- und Stadtverkehr mit lauwarmem Motor wird Shell X-100 10 W/30 automatisch zum 20er-Öl, und bei autobahnheißem Motor stellt es sich von selbst auf die hohe Tragfähigkeit eines 30er-Öles ein.



10 W/30



absolute Grenze gehen, was jeder Grand Prix-Fahrer auch tut, dann genügt der kleinste Fehler oder auch nur ein kleiner unvoraussehbarer Ölfleck auf der Bahn, um Wagen und Fahrer rettungslos hinauszuschmeißen. Viele Strecken sind heute so gestaltet, daß sie zum größten Teil aus solchen aufeinanderfolgenden, sehr schnellen Kurven bestehen, was natürlich das Risiko unerhört vergrößert. Hierin liegt die Gefahr, nicht in der Höchstgeschwindigkeit oder gar dem Leistungsgewicht der Wagen, denn ob ein Grand Prix-Wagen nun 300 km/st oder nur 250 km/st fahren kann, die Rutschgrenze einer 225 km/st-Kurve wird er immer erreichen, und hierin liegt die Gefahr, nicht in dem Umstand, daß der eine auf der Geraden schneller ist oder aus den langsamen Kurven heraus schneller beschleunigt.

Ja, ich würde sogar soweit gehen, zu sagen, daß in solchen schnellen Kurven der Wagen mit der größeren Leistung unbedingt der sicherere ist, da der Fahrer über eine größere Leistungsreserve verfügt. Nicht, daß diese es ihm ermöglicht, sich aus einer schwierigen Situation leichter herauszuarbeiten – denn wenn der Wagen bei über 200 km/st schon quer steht, ist es mit aller Kunst sowieso aus –, aber sie gibt ihm die Möglichkeit, sich leichter bis an die Grenze „heranzutasten", mit dem Gaspedal abzufühlen, wie nahe an der Rutschgrenze sich der Wagen befindet.

Langsamere Strecken und schnellere Wagen sind wohl die Hauptgründe, weshalb die Rennen vor 20 Jahren sicherer waren als jetzt. Die sichersten Rennen sind diejenigen, in welchen entweder die Wagen die Möglichkeiten der Strecke bei weitem nicht ausnützen können (z. B. ein Rennen für Formel III-Wagen in den Autodromen von Montlhéry oder Monza; oder ein Rennen für 1300 ccm Normalserienwagen in Spa), oder die Strecke so langsam ist, daß die Wagen nirgends ihre volle Leistung entfalten können. Das beste Beispiel hierfür ist der Große Preis von Monte Carlo, in welchem meiner Erinnerung nach niemals ein Fahrer mit einem Grand Prix-Wagen tödlich verunglückt ist.

Am gefährlichsten sind die Rennen, in welchen die Wagen die Möglichkeiten der heutigen schnellen Rennstrecken gerade ausnützen können. Das ist bei den jetzigen Grand Prix-Wagen der Fall, und das wird es auch bei den Wagen der in Aussicht stehenden neuen Formel so sein.

Aber auch ganz abgesehen von meinen Betrachtungen über diese verfehlten Bestrebungen, Grand Prix-Rennen sicherer zu machen, halte ich die Bestrebungen, die Geschwindigkeiten immer mehr in Schranken zu halten, zumindest für unfortschrittlich. Unzweifelhaft wird die neue Formel die Entwicklung der Motoren weiter fördern, aber in den in Aussicht stehenden „kurzen" Rennen für leichte und verhältnismäßig langsame Wagen wird z. B. die Reifenindustrie kaum etwas lernen können. Auch auf den Gebieten der Bremsen und der Straßenlage werden die Rennen dann wenige Erfahrungen einbringen, denn soweit die vorstehenden Probleme für die jetzigen Wagen gelöst sind, werden bei der neuen Formel keine neuen aufkommen.

Wohl sind die Rennen heute hauptsächlich ein Sport und ein Spektakel geworden, aber immer noch hat man ihnen eine technische Bedeutung zuschreiben können, und wenn in der Serienwagenkonstruktion Probleme aufgetaucht sind, konnten sie meist durch die Anlehnung an die Rennwagentechnik gelöst werden. Die Bestrebungen der letzten Jahre und insbesondere der jüngste Beschluß der Internationalen Sportkommission haben aber zur Folge, daß bei der unaufhörlichen Entwicklung der serienmäßigen Touren- und Sportwagen die Spanne zwischen dem Grand Prix-Wagen und dem käuflichen Serienwagen immer geringer wird. Schon heute stellen die schnelleren europäischen Serienwagen, wie z. B. der Mercedes 300 SL oder der Facel-Vega sowie mehrere amerikanische Wagen, deren Höchstgeschwindigkeit zwischen 200 und 230 km/st liegt und die zwei- bis dreimal so schwer sind wie moderne Grand Prix-Wagen, an Bremsen und Reifen Anforderungen, zu deren Lösung die heutige Rennwagentechnik nicht mehr ohne weiteres genügt.

Und auch auf das Publikum, das letzten Endes durch sein Eintrittsgeld und die durch seine Anwesenheit bedingten Werbemöglichkeiten für die Veranstaltung von Rennen die erste Bedingung ist, werden in der Zukunft die Rennwagen eine um so geringere Anziehungskraft ausüben, als sich die Geschwindigkeits- und Leistungsspanne zwischen normalen Autos und Rennwagen verringert.

Wir sind, um Paul Frère in derselben Offenheit zu antworten, mit der er diesen Artikel geschrieben hat, durchaus nicht der Meinung, die er hier vertritt. Wir halten die 1500er-Formel zwar nicht für die Ideallösung („Ideallösungen" wird es nur sehr selten geben), sie scheint uns aber ein vernünftiger Kompromiß zu sein zwischen a) dem nicht nur bei den Fahrern, sondern in der tageszeitungs-beeinflußten Öffentlichkeit besonders starken Ruf nach Sicherheit, b) der Forderung nach einer breiteren Basis unseres Sports (die 2,5 Liter-Formel ist eine sehr exklusive Angelegenheit von drei Firmen geworden) und c) der Forderung weiterer Seriennähe. Und wir sind ganz sicher, daß sich das Publikum auch für die 1500er-Rennwagen begeistern wird, erstens weil nicht die Geschwindigkeit an sich, sondern der Wettkampf zwischen möglichst vielen ebenbürtigen Fahrern und Fahrzeugen die Zuschauer anzieht, zweitens weil die Rundenzeiten der 1500er-Wagen 1961 bereits ganz dicht bei den Rundenzeiten der 2,5 Liter-Wagen von 1958 liegen werden. Damit haben auch mit 1,5 Liter die Weltklassefahrer ihre Chancen, können ihr Talent beweisen und das Publikum faszinieren.

Wir haben in den letzten Tagen eine Umfrage gemacht und zwölf Kommentare gesammelt, um unseren Lesern das Pro und Kontra im In- und Ausland vorzuführen. Was sagen die Firmen, die Konstrukteure, die Fahrer, die Journalisten und die Sportpräsidenten zur neuen Rennwagen-Formel?

PORSCHE

Es unterliegt keinem Zweifel, daß ein Werk, welches sportliche Motoren mit einem Hubraum von 1500 ccm baut, die neue Formel I begrüßen wird. Doch ist unsere positive Einstellung zu der jetzt beschlossenen Reduzierung des Maximalhubraums von 2,5 Liter auf 1,5 Liter für die Rennwagen nicht in erster Linie auf den Gedanken an einen möglichen eigenen Einsatz im Rahmen dieser Formel zurückzuführen, sondern basiert viel eher noch auf zwei Gedanken: erstens dürfte der Sicherheitsfaktor bei der 1,5 Liter-Formel größer sein – die englischen Spitzenfahrer selbst haben ja kürzlich erst erklärt, daß ihnen die kleinen und leichteren Wagen sympathischer wären, weil sie „leichter zu beherrschen" seien; zweitens gibt es im Feld der 1,5 Liter-Klasse schon heute wesentlich mehr Konstruktionen und Wagen als im Feld der 2,5 Liter-Formel – und je breiter das Feld wird, je mehr Fabriken sich beteiligen, je geringer der finanzielle Aufwand einer Beteiligung ist – desto mehr wird man von einer Breitenarbeit sprechen können, desto populärer wird der Motorsport, den wir noch immer als ein vorzügliches Mittel nicht nur zum Propagieren, sondern auch zum Konstruieren von guten und schnellen „Zivilfahrzeugen" erachten.

Was die Sicherheit angeht, so stellen wir mit Befriedigung fest, daß die von uns vorgeschlagenen resp. unterstützten Forderungen in der neuen Formel I ihren Niederschlag gefunden haben: Sturzbügel, Handbremse, Zweikreisbremse, Starter auch für die Rennwagen – alles Elemente, die wir im Sportwagen schon seit langem verwenden und die ja dort zum Teil Vorschrift sind.

Ob Porsche 1961 in die Rennwagen-Formel „einsteigen" wird, ist deshalb noch nicht sicher, weil der Schwerpunkt unserer Arbeit nach wie vor auf dem Gebiet des Sportwagens liegt, und die Erfahrungen, die wir in den letzten Jahren gesammelt haben, sind Sportwagen-Erfahrungen gewesen. Auch der Formel II-Porsche, der in Reims und am Nürburgring lief, war ja nur ein Experimental-Auto, das aus Sportwagenteilen entwickelt wurde. Natürlich bekennen wir offen, daß es uns gefreut hat zu sehen, wie bei der letzten FIA-Sitzung in London der deutsche Standpunkt (maximal 1,5 Liter) von der Mehrzahl der Delegierten unterstützt wurde und auf diese Weise zum Siege kam.

BORGWARD

Der Beschluß der Sportkommission der FIA, die neue von 1961 an geltende Formel I auf anderthalb Liter Hubraum und ein Mindestgewicht der Grand-Prix-Wagen von 500 kg festzusetzen, eröffnet dem Motorsport neue Perspektiven.

Dieser Beschluß entspricht weitgehend den Wünschen und Vorstellungen der deutschen Automobilfirmen und der Sportverbände. Man darf sich damit für die Zukunft ein wieder wachsendes Interesse der Öffentlichkeit versprechen, da die neuen Formel I-Wagen sehr viel mehr den Gebrauchsfahrzeugen ähneln und keine ausgesprochenen Sonderkonstruktionen sein werden. Diesem Bestreben kommen auch die Vorschriften nach größerer Sicherheit der Fahrzeuge entgegen wie Zweikreisbremse und Sicherheitsbügel.

Neben diesen technischen Aspekten wird die neue Formel I aber auch in sportlicher Hinsicht sehr viel mehr bieten. Wir werden eine größere Anzahl von konkurrierenden Firmen sein, und es werden sich nicht nur zwei oder drei Fabrikate in den verschiedensten Kategorien tummeln, wie es bisher der Fall war. Wird Borgward nun in Zukunft auch beim Grand Prix-Sport dabei sein? Diese Frage kann heute natürlich noch nicht verbindlich beantwortet werden. Die deutschen Sportwagen haben ohne Zweifel schon einen guten Vorsprung. Ihre Literleistung liegt kaum niedriger als die der Formel I-Wagen noch vor zwei Jahren. Borgward hat mit seinem 1,5 Liter-Motor, der seine Leistungsspitze noch nicht erreicht hat, einen Trumpf in der Hand, der bei weiterer Entwicklungsarbeit auch in Zukunft noch wertvoll sein dürfte. Eine Gewichtsverminderung des Borgward 1500 RS ist ohnehin notwendig geworden, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Im großen und ganzen kann also gesagt werden, daß die neue Formel I zu begrüßen ist. Sie wird dem Motorsport ohne Zweifel Auftrieb geben und ihn technisch wieder näher an die Probleme der Gebrauchswagen heranbringen.

(Forts. Seite 38)

8 P 018

Nur eine Frage der Zeit...



Erfolgreiche Männer hetzen nicht – sie vergeuden aber auch keine Minute. Taunus 17 M - Fahrer gewinnen Zeit und sparen Geld durch den beispielhaften Ford-Kundendienst:

★ 900 Kundendienst-Stationen in Deutschland und Tausende in aller Welt pflegen und warten Ihren Taunus 17 M zuverlässig und schnell.

★ Das Ford-Austauschsystem für Ersatzteile erhält Ihren Wagen durch schnellen Einbau zu günstigen Preisen auch nach 100 000 Kilometern jung.

★ Die Credit AG für Ford-Fahrzeuge erleichtert Ihnen den Kauf: Sie brauchen keine Zeit zu verlieren, um einen Taunus 17 M zu erwerben.

★ Die Erfahrungen aus dem Bau von mehr als 50 Millionen Ford-Fahrzeugen kommen jedem zugute, der einen Wagen von Ford fährt.

★ Ford bietet Ihnen – ganz nach Ihrem Wunsch – den Wagen der Mittelklasse mit automatischer Kupplung, Overdrive, 4 Türen, Viergang-Getriebe.

An die FORD-WERKE AG, Köln-Niehl, Werbeabteilung. Sie vergaßen in Ihrer Anzeige ein Bild des Wagens. Bitte senden Sie mir einen Prospekt.

Name: ____________________

Anschrift: ____________________

____

Taunus 17 M

ab **DM 6650,-** ab Werk – **60 PS** – fünfsitzig – Doppelwand-Karosserie – 884 cm^2 Bremsfläche.

Die Welt vertraut **FORD**

Taunus 17 M 2- und 4türig · Taunus 17 M Kombi · Taunus 17 M de Luxe 2- und 4türig · Taunus 17 M de Luxe Kombi

Wer sind die Schnellsten?

Meine internationale Rangliste für 1958 möchte ich zunächst in zwei Sektionen unterteilen:

Sektion I: Grand Prix-Fahrer der internationalen Extraklasse. In dieser befinden sich 13 Fahrer.

Sektion II: Reserveliste. In diese rangiere ich weitere 9 Fahrer ein.

Innerhalb der Sektion I gibt es meiner Ansicht nach drei Gruppen. Ich will diese Gruppen nicht A, B und C nennen, weil man zwischen den einzelnen Buchstaben – rein psychologisch bedingt – ziemlich große Unterschiede sehen wird. Und so groß sind die Unterschiede im Rahmen der Sektion I nicht. Also nenne ich die drei Gruppen A 1, A 2 und A 3.

In der Gruppe A 1 befinden sich:

1. Stirling Moss, 2. Mike Hawthorn, 3. Tony Brooks, 4. Jean Behra.

Dabei liegen die Fahrer 1–3 ganz dicht beieinander, so dicht, daß man oft in die Versuchung kommt, die Positionen auszuwechseln, insbesondere bei Brooks – ich würde niemandem ernsthaft widersprechen, der Brooks auf Platz 2 vorschiebt, nicht nur, weil er in dieser Saison drei Große Preise gewonnen hat (Nürburgring, Spa und Monza), und nicht nur, weil er am Nürburgring auf 9:10 kam (Moss 9:09), sondern auch, weil er seine Rennsiege allesamt mit einem auch im härtesten Kampf ganz kühlen Kopf erzielt hat, zunächst abwartend hinter der Spitzengruppe herfahrend, dann im entscheidenden Moment vorstoßend. Moss gewann vier Große Preise (Argentinien mit dem Walker-Cooper, eine taktische Meisterleistung, Holland, Portugal und Casablanca); ich glaube, niemand wird ihm seinen ersten Platz streitig machen, auch wenn er „nur" Zweiter in der Weltmeisterschaft geworden ist.

Was Hawthorn angeht, so hat er in den vergangenen 7 Jahren, in denen er Grand Prix-Rennen gefahren ist (1952 auf einem Cooper-Bristol privat, 1953 und 1954 auf Ferrari, 1955 sporadisch auf BRM, 1956 auf Vanwall, auch nur gelegentlich, 1957 und 1958 wieder für Ferrari), gewisse Formschwankungen zu verzeichnen gehabt, aber gerade in den letzten beiden Jahren hat sich seine Form wieder ganz stabilisiert, und er war 1958 ein wirklicher Meister nicht nur in bezug auf die schnellen Rundenzeiten, sondern auch auf die taktische Einstellung und die Materialschonung (in 10 Grand Prix gestartet, in 8 am Ziel, 5mal schnellste Runde).

Erstaunlicherweise hat Hawthorn in diesen sieben Jahren nur drei Weltmeisterschaftsläufe gewonnen: 1953 in Reims, 1954 in Barcelona, 1958 wieder in Reims.

Behra befindet sich vermutlich noch in der Gruppe A 1, aber mir scheint doch der Abstand zwischen ihm und den drei ersten größer zu sein als der Abstand innerhalb der ersten drei. Wie gut Behra im Augenblick ist, kann man dabei sehr schwer feststellen: der BRM ist kein Maßstab gewesen, der Porsche 1500 Sportwagen, mit dem er einige brillante Leistungen vorführte (Siege am Nürburgring, auf der Avus und vor allem der zweite Platz im Gesamtklassement der Targa Florio) noch keine gültige Aussage für den Grand Prix-Bereich. Wir werden 1959, wenn Behra bei Ferrari fährt, mehr wissen.

Jetzt kommt die Gruppe A 2. In ihr, würde ich sagen, befinden sich drei Fahrer:

5. Phil Hill, 6. Joakim Bonnier, 7. Harry Schell.

Man wird vielleicht erstaunt sein, daß ich zwei „Grand Prix-Neulinge", Hill und Bonnier, so weit vorne placiere. Aber ich tue es gerade deswegen, weil diese beiden Fahrer, die mit den ihnen erstmals 1958 zur Verfügung gestellten Grand Prix-Wagen noch nicht so vertraut waren, auf Anhieb tatsächlich Weltklasse-Leistungen zeigten. Ich erinnere nur daran, daß Hill in Monza etliche Runden an der Spitze des gesamten Feldes lag und die schnellste Runde auf sein Konto buchen konnte, ich erinnere an die meisterhafte Fahrt von Bonnier im BRM in Casablanca, wo er einwandfrei vor Behra und Schell im gleichen Wagen herfuhr. Was Harry Schell angeht, so ist er mit dem BRM oftmals schneller gewesen als Behra, zum Beispiel in Holland, wo er hinter dem Vanwall von Moss auf Platz 2 einkam und damit die beste Leistung vorführte, die jemals ein BRM in Weltmeisterschaftsläufen erreichte.

Wir kommen zur Gruppe A 3. In dieser stelle ich weitere sechs Fahrer:

8. Roy Salvadori, 9. Wolfgang Graf von Trips, 10. Masten Gregory, 11. Cliff Allison, 12. Olivier Gendebien, 13. Maurice Trintignant.

Salvadori wird leicht unterschätzt. Was er im Großen Preis von England (Dritter hinter Collins und Hawthorn) und auf dem Nürburgring (Zweiter hinter Brooks) mit dem zweifellos unterlegenen 2,2 Liter-Cooper gezeigt hat (wobei er am Nürburgring eben ständig um die 9:30 fuhr!), war meisterhaft. Und immerhin hat er es in der diesjährigen Weltmeisterschaft auf 15 Punkte gebracht (ex aequo mit Schell 4./5. Platz!).

Bei Trips fällt vor allem seine hervorragende Fahrt in Reims ins Gewicht; seine Berg-Erfolge zähle ich dabei nicht sehr stark, weil diese „Sprints" bei einer Rangliste, die sich in erster Linie auf Grand Prix-Rennen und Sportwagen-Weltmeisterschaftsläufe bezieht, eine untergeordnete Bedeutung haben (sie liegen wieder eher im Bereich einer Ski-Meisterschaftswertung). Gregory wäre, wenn Maserati noch einen Werksrennstall unterhalten würde, sicher dort inzwischen untergekommen. Allison hat in Spa und am Nürburgring mit dem 2,2 Liter-Lotus für den Fachmann sehr viel gezeigt; Gendebien war in Spa ebenfalls erste Klasse, Trintignant ist zweifellos auf allen Strecken außer Monte Carlo langsamer als diese ersten 12, aber der Monte Carlo-Sieg allein rechtfertigt seine Einstufung in der Sektion I.

In der Sektion II, der „Reserveliste", verbleiben neun Fahrer, die ich nicht genauer klassieren möchte, weil sie entweder noch nie bei Grand Prix-Rennen gestartet sind, sondern nur in der Formel II oder im Sportwagen, oder auch, weil sie bei Grand Prix-Rennen zu selten zu sehen waren und auf zu wenig konkurrenzfähigen Fahrzeugen. Deshalb will ich nur nach dem Alphabet gehen:

Edgar Barth (Deutschland) – Jack Brabham (Australien) – Chuck Daigh (USA) – Ron Flockhart (England) – Dan Gurney (USA) – Hans Herrmann (Deutschland) – Graham Hill (England) – Bruce McLaren (Neuseeland) – Caroll Shelby (USA).

Auch in diese Reserveliste möchte ich keinen Italiener einrangieren: Scarlatti ist wahrscheinlich doch nicht schnell genug, Cabianca nur ein 1500er-Mann, Scarfiotti ein zu unbeschriebenes Blatt, ebenso Lualdi, Maglioli hat – es geht ihm jetzt wieder recht gut – die ganze Saison pausiert. Von den privaten Spyder-Fahrern scheint mir Graf Beaufort der nächste Anwärter auf die Reserveliste zu sein; von den Deutschen gehört Seidel auf Grund einzelner Sportwagenzeiten mit dem 3 Liter-Ferrari zu den Reserveliste-Anwärtern. In Österreich könnte man noch an Vogel und Köchert denken.

Richard von Frankenberg

Enzo Ferrari mit den drei Spitzenfahrern, die er innerhalb der letzten zwei Jahre verloren hat, und die alle unter den ersten zehn der Weltrangliste einzurangieren waren: Links Luigi Musso, rechts Eugenio Castellotti und Peter Collins.





Könnten die Alfa Romeos nicht billiger sein?

Schöne, kostbare und seltene Dinge können, wie man leider weiß, nicht gleichzeitig spottbillig sein. Das gilt für Diamanten und Orchideen, für Kunstwerke, Schweizer Uhren, Kleider von Dior und auch für exklusive Automobile. Bei einem Wagen zum Beispiel, der nicht in großer Serie, sondern in meisterlicher und sorgsamer Kleinarbeit zusammengebaut wird, müßte man es geradezu als befremdend empfinden, wenn er nicht teurer wäre als ein Alltags-Automobil, wie es einem an jeder Straßenecke begegnet.

Deshalb kostet auch ein Alfa Romeo sein Geld (und nicht gerade wenig), und Sie müssen schon Jemand sein, um sich solch einen Wagen leisten zu können. Dafür aber ist das auch **ein Automobil, das nicht jedermann hat, sondern ein Wagen, der Lebensart verrät und Sie als Fahrer auf eine besondere Stufe stellt. Denn man weiß, daß Alfa Romeo-Automobile nur für Menschen gebaut werden, die sich durch ihr junges Herz, ihren Autoverstand und ihre Begeisterung an der Schönheit des Fahrens auszeichnen.**

Ein Alfa ist nicht billig; aber er ist preiswert, so wie eine Schweizer Uhr oder ein Kunstwerk ihren Preis wert sind. Denn er bietet Ihnen

- eine von italienischem Chic inspirierte und von Meisterhand geformte Karosserie, nach der sich jeder auf der Straße umdreht, -
- **einen unwahrscheinlich temperamentvollen Motor, der trotzdem erstaunlich robust ist; dazu eine Straßenlage, die ihresgleichen sucht, und obendrein die besten Bremsen der Welt; ein Automobil also, mit dem man einfach gar nicht anders als sicher fahren kann, -**
- einen wohlorganisierten Service: den Service von NSU nämlich, die Alfa Romeo in Deutschland betreut, -
- ein Fahrzeug, das trotz seines starken Motors nicht unförmig und protzig daherkommt, sondern sich geschmeidig durch den Stadtverkehr bewegt und auch in kleine Parklücken schlüpft.

Die wesentlichste Attraktion aber, die sich mit Geld kaum aufwiegen läßt, ist dies: In einem Alfa-Romeo-Wagen empfinden Sie das größte Vergnügen, das Ihnen ein Automobil überhaupt bieten kann, den ungetrübten Genuß des zügigen und sportlichen Fahrens. Sie sollten sich deshalb einen Alfa leisten! Am Steuer eines Alfa entdeckt man sein junges Herz!





	Giulietta Spider Cabriolet	Giulietta Spider Veloce Cabriolet	Giulietta Sprint Coupé	Giulietta Sprint Veloce Coupé	Giulietta Berlina T.i. Sport-Limousine
Leistung PS	80	90	80	90	65
Spitze km/h	160	175	170	180	155
Verbrauch L/100 km	9	11	9	11	8,5
Preis DM	14 380.–	16 900.–	14 980.–	17 500.–	12 200.–

Alfa Romeo — NSU steht dahinter

Die NSU Werke AG. in Neckarsulm oder die autorisierten Alfa Romeo-Händler in Deutschland unterbreiten Ihnen gern ein ausführliches Angebot.

Chronik und Kritik

Enzo Ferrari gab auf einer Pressekonferenz seine Fahrer-Engagements für 1959 bekannt. Er las bei dieser Gelegenheit einen Brief vor, den Hawthorn schon Ende Oktober, nach dem Casablanca-Rennen ihm geschrieben hat, dessen Veröffentlichung aber bis zu dieser Konferenz zurückgehalten werden sollte: der Weltmeister werde sich definitiv vom Automobilsport zurückziehen, nachdem sein größter Wunsch in dieser Saison in Erfüllung gegangen sei. Der Ferrari-Stall wird nun folgende Zusammensetzung haben: Jean Behra – Phil Hill – Cliff Allison – Olivier Gendebien – Dan Gurney. Überraschend kommt das Engagement von Allison, der mit dem 2,2 Liter-Lotus in Belgien eine so glänzende Vorstellung gegeben hatte (vierter, wenn das Rennen eine Runde länger gelaufen wäre, hätte Allison gewonnen), und von Dan Gurney. Dieser Amerikaner gilt drüben als einer der fähigsten Sportwagenfahrer, der mit einem 4,9 Liter-Ferrari schon Leute wie Shelby geschlagen hat. Zwei Amerikaner, ein Engländer, ein Franzose, ein Belgier – aber kein Italiener bei Ferrari.

*

Zahlreiche englische Fahrer, am lautesten Stirling Moss, hatten nach der Verkündung der 1,5 Liter-Formel, die ab 1961 gelten soll, unwillig geäußert: mit derartig kleinen und langsamen Automobilen würden sie nicht mehr fahren wollen; die Fahrer-Qualitäten kämen mit 1,5 Liter nicht mehr voll zur Geltung. Aber Moss selbst bietet das beste Beispiel dafür, wie töricht diese Meinung ist. Wir berichteten bereits in der vorigen Nummer, daß der Weltmeisterschafts-Zweite auf der holländischen Grand Prix-Strecke von Zandvoort den Borgward probegefahren hat, wobei er für einen Sportwagen beachtliche Zeiten erreichte. Moss hatte außerdem aus England einen Cooper Formel II-Rennwagen, mit einigen Detail-Verbesserungen versehen, mitgebracht. Zunächst fuhr Moss diesen Cooper mit einer Hinterachsübersetzung von 1:3,7 und erreichte dabei als Maximum eine Rundenzeit von 1:42,3. Dann wurde die Übersetzung gewechselt, und Moss fuhr 6 Runden mit der Hinterachse 1:4,32, also einer kürzeren Übersetzung, bei der der Wagen höher dreht. Mit dieser Hinterachse erreichte Moss eine Maximalzeit von 1:39,8 – übrigens keine Ausnahmezeit, denn er fuhr in bewundernswerter Gleichmäßigkeit (auch ein Kriterium für die großen Fahrer!) 1:40,0 – 1:40,2 – 1:39,8 – 1:40,1 – 1:40,1. Seine schnellste Zeit von 1:39,8 entspricht einem Durchschnitt von 151,250 km/st – und dieser Durchschnitt liegt höher als der Siegerdurchschnitt, den Moss in diesem Jahr mit dem 2,5 Liter Vanwall-Grand Prix-Wagen im Großen Preis von Holland erzielte (151,159 km/st, entsprechend einer durchschnittlichen Rundenzeit von 1:39,9!). Dabei hatte Moss im Großen Preis von Holland keinerlei Boxenaufenthalte und lag über die gesamte Renndistanz unbehindert an der Spitze. Im Training war Moss mit dem Vanwall 2,5 Liter auf 1:38,0 gekommen, im Rennen auf 1:37,6 als Maximum. Die schnellste Runde, die jemals in Zandvoort gefahren wurde, geht auf das Konto des unvergeßlichen Lewis-Evans, der im Training 1:37,1 erreichte.
Als weitere Vergleichsziffern für die 1:39,8, die jetzt Moss mit dem 1,5 Liter-Cooper gefahren ist, seien genannt: Schnellste Trainingsrunde von Musso mit dem 2,5 Liter Ferrari 1:39,5; Gregory mit dem Maserati 250 F Grand Prix-Wagen 1:42,0; Bonnier 1:42,3. Bitte: Das ist nicht bloß ein Zahlenspiel, sondern hierdurch wird zum erstenmal klar bewiesen, daß bereits heute die Spitzenwagen der Formel II in einem Formel I-Feld keine schlechte Figur machen würden, und wir sind sicher, daß im Jahr 1961 niemand mehr sagen kann, in diesen langsamen Wagen kämen die Qualitäten des Fahrers nicht mehr zur Geltung . . .

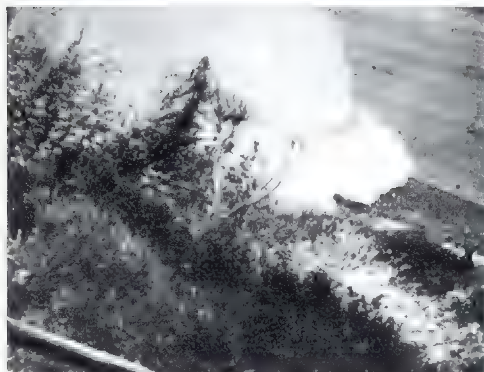
*

Während wir in Europa im Automobilrennsport derzeit „tote Saison" haben, sind aus anderen Erdteilen interessante Rennberichte eingelaufen. Moss ist bekanntlich ein Mann, der möglichst an jedem Sonntag ein Rennen fahren will, nicht nur, weil es dabei Geld zu verdienen gibt, sondern auch, weil er genau weiß, daß das ständige Im-Training-Bleiben eines der Geheimnisse seiner sehr gleichmäßigen Weltmeisterschaftsform ist. (Es ist ein Irrtum zu glauben, daß man auch bei großem Talent eine Spitzenform erreicht, wenn man nur fünf- oder sechsmal im Jahr startet.) So war also Moss als einziger prominenter Europäer nach Australien geflogen, um dort am Großen Preis von Melbourne teilzunehmen. Da sich zuviele Fahrer gemeldet hatten, als daß man sie gemeinsam hätte starten lassen können, wurden zunächst zwei Auslese-Vorläufe veranstaltet über je 40 km Distanz. Die 24 Schnellsten aus diesen Vorläufen kamen dann an den Start zum „Großen Preis", der über eine Distanz von genau 100 Meilen (161 km) ging. Man kann daraus ermessen, wie populär der Automobilsport bereits in einem Land wie Australien geworden ist. Moss fuhr einen 2,2 Liter Cooper-Climax, der nicht vom Werk, sondern von dem Whisky-Fabrikanten Rob Walker gemeldet worden war und von dem privaten Londoner Rennmechaniker Alf Francis betreut wurde. Die Kombination Walker-Cooper und Moss hat ja bekanntlich im Januar 1958 bereits den ersten Weltmeisterschaftslauf in Argentinien gewinnen können.
Moss siegte auch hier in Melbourne in einer Zeit von 1:00:05, was 159,97 km/st Durchschnitt entspricht; zweiter wurde mit 39 sec Rückstand der auch in Europa schon sehr bekannte Australier Jack Brabham (ebenfalls auf 2,2 Liter Cooper); dritter der Australier Whiteford in einem 250 F-Maserati, der am Tag zuvor die „Victorian TT", ein Sportwagenrennen, mit einem 300 S-Maserati (3 Liter Werkswagen von 1956) vor einem Lister-Jaguar und einem Jaguar D Typ gewonnen hatte.

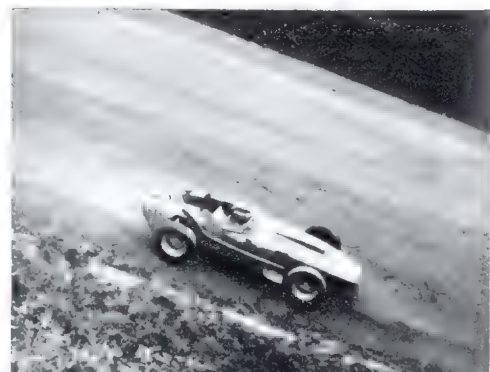
*

Kaum war der Große Preis von Melbourne gelaufen, da saß Moss schon in einem Flugzeug, das ihn nach den südöstlich von Florida gelegenen Bahama-Inseln brachte, wo die traditionelle „Bahamas speed week" stattfand. Dort wollte er 2000 Dollar Startgeld vom Veranstalter haben, was dieser ablehnte. Daraufhin erklärte Moss, ohne die 2000 Dollar-Zusage werde er nicht starten. Der Veranstalter blieb auf seinem Standpunkt, Moss auf dem seinen – und startete nicht. Am ersten Tag der „speed week" waren die Rennen ausschließlich nach Marken ausgeschrieben. Das Ferrari-Rennen gewann der Amerikaner Bruce Kessler (der 1958 auch in Le Mans mit einem Ferrari erschienen war) acht Sekunden vor Pedro Rodriguez, 18 Jahre alt, dem älteren der Rodriguez-Brüder, der in Reims mit José Behra zusammen auf Porsche Carrera in der GT-Klasse bis 1600 ccm hinter dem Werkswagen zweiter geworden war.
Das „Porsche-Rennen" fuhr der jetzt 16jährige Ricardo Rodriguez mit seinem Spyder RS nach Hause, gegen starke Konkurrenz von Spyder-Fahrern aus den USA. Das „mexikanische Wunderkind", über das wir schon in Heft 3/1958 ausführlich berichtet haben, lieferte damit erneut einen Beweis seiner schnellen und für sein Alter ganz ungewöhn-

Die „Wehrseifen"-Abfahrt am Nürburgring ist mit ihren unregelmäßigen Schlängelkurven eine besonders schwierige Stelle. Hat hier Phil Hill (beim Großen Preis von Deutschland 1958 im Formel II-Ferrari) Berührung mit der rechten Grasnarbe gehabt und darum den Staub aufgewirbelt? Wieso läuft dann im ersten Bild der Staub schneller als der Ferrari? Drei Vexierbilder für die Experten, kurz hintereinander mit einer Robot geschossen.







RENAULT erfüllt Wünsche des Europäischen Marktes

RENAULT, wichtiger Pionier der Automobiltechnik, hat von jeher weltumfassende Verbindungen hergestellt.

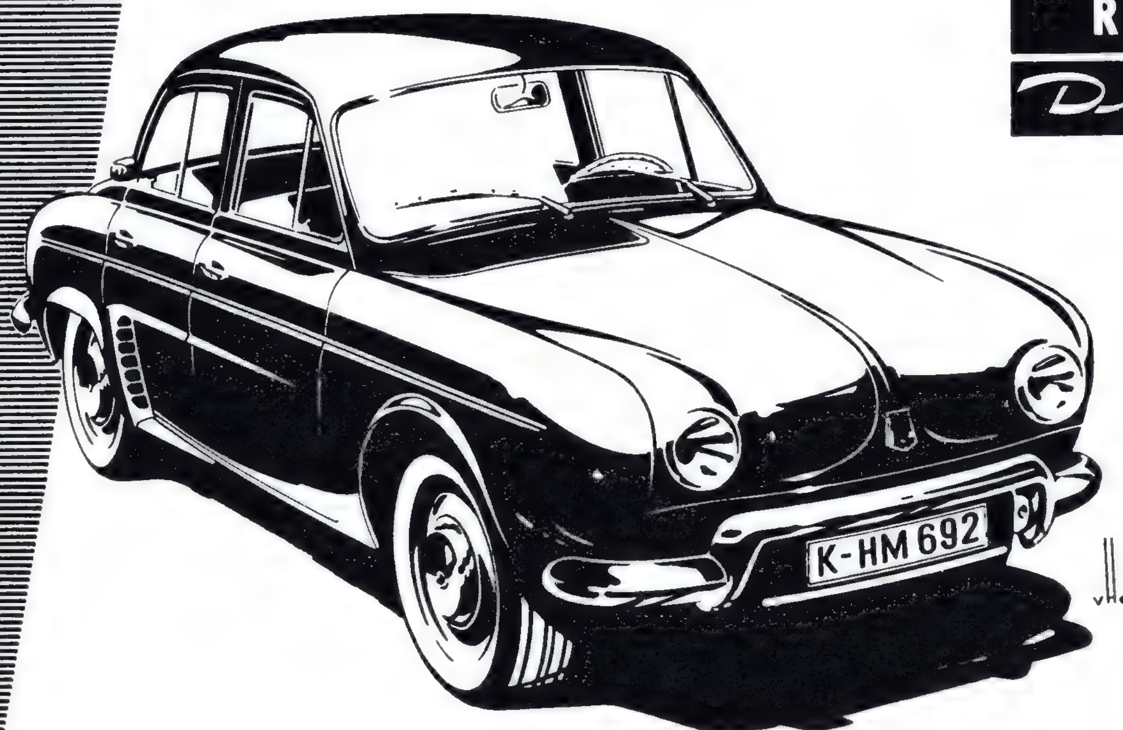
Als wertvollen Beitrag für den Europäischen Markt bietet RENAULT die Dauphine an.

Sehr leistungsfähig, äußerst wirtschaftlich, wirklich bequem und von bestechender Eleganz, das ist die **RENAULT Dauphine, eine Schöpfung des großen europäischen Automobil-Werkes.**

4-türig · 4 bequeme Sitzplätze · Großer Kofferraum · 845 ccm 26,5 PS · 115 km/h · 5,9 ltr./100 km · Steuer und Versicherung DM 24,50 mtl.

RENAULT

Dauphine



DEUTSCHE RENAULT AUTOMOBILGESELLSCHAFT MBH, KÖLN-SÜLZ

lich umsichtigen Fahrweise. Noch immer ist es für Ricardo Rodriguez schwierig, in anderen Ländern Startgenehmigung zu erhalten, da viele Veranstalter (auch in Europa) sich an dem jugendlichen Alter stören.
Die beiden Hauptrennen am zweiten und dritten Tag wurden eine sichere Beute der amerikanischen Neukonstruktion, des Scarab 4,95 Liter-Sportwagens, der damit nach dem Riverside-Sieg erneut einen Beweis seiner Standfestigkeit lieferte. Beim ersten Rennen gewann Lance Reventlow, beim zweiten löste Chuck Daigh Reventlow nach 24 von den 56 Runden (rund 400 km Distanz) ab, nachdem Daighs Wagen mit einem Maschinenschaden ausgefallen war, und führte den Scarab zum Sieg. Härtester Konkurrent war Caroll Shelby mit einem auf 5,6 Liter aufgebohrten Ex-Werks-4,5 Liter-Maserati, der aber nach einem Boxenstopp zum Reifenwechsel nicht mehr ansprang.
Auf der „Nassau-Rundstrecke" der Bahama-Inseln gab es auch ein gut besetztes Damen-Rennen, das diesmal die Amerikanerin Evelyn Mull auf einem Lotus gewann. In den USA findet man solche Damen-Rennen nicht ungewöhnlich – bei vielen Sportwagenrennen in den USA ist eine Damenklasse vorgesehen. Dies scheint mir doch ein Zeichen dafür zu sein, daß die Emanzipation der Frau auf diesem Gebiet in den USA schon sehr viel weiter fortgeschritten ist als bei uns. Bitte stellen Sie sich die bösartigen Kommentare unserer Boulevardpresse vor, wenn in Deutschland zum erstenmal in einem großen Rennen eine Damenklasse am Start steht – abgesehen davon, daß vermutlich nicht genügend Nennungen zusammenkommen würden . . .

*

In Argentinien findet zur Zeit die „Argentinien-Rundfahrt" statt, ein Rennen über 5491 km Distanz, in sieben Tagesetappen unterteilt, an welchem hauptsächlich frisierte amerikanische Tourenwagen – mit Fahrgestellen älterer Bauart, damit die für diese Strecken nötige Bodenfreiheit gewährleistet ist – teilnehmen. Bei solchen südamerikanischen Langstreckenrennen hat sich einst Fangio seine ersten Lorbeeren geholt. Nach der ersten Etappe der diesjährigen Rundfahrt lag der Einheimische Juan Galvez, der auch in den vergangenen Jahren stets unter den Siegern zu finden war, mit einem Ford an der Spitze. Es wird schnell gefahren bei diesen Straßenrennen: die 1007 km von Buenos Aires nach Cordoba fuhr Galvez in 6:00:36, was einem Durchschnitt von 167,6 km/st entspricht!
In Argentinien betätigt sich auch Froilan Gonzalez, der 1951–1954 in der Ferrari-Grand Prix-Mannschaft fuhr, und den man damals stets zu den fünf weltbesten Fahrern zählte, wieder bei nationalen Rennen. Er benutzt dabei einen „Chevrolet-Ferrari" (eine Eigenbau-Konstruktion) und konnte bei den formelfreien 500 Meilen von Rafaela – die allerdings vorzeitig wegen Regens abgebrochen wurden – und bei einem Rennen im Autodrom von Buenos Aires als Sieger durchs Ziel fahren.

*

Deutscher Tourenwagenmeister 1958 wurde – vorbehaltlich der offiziellen Bestätigung durch die ONS – der Frankfurter Ruprecht M. Hopfen, der bekanntlich 1957 Rallye-Europameister gewesen war. Hopfen startete fast ausschließlich mit dem schwedischen 750 ccm SAAB. Der zweite Platz in dieser Meisterschaft ging an den Berliner Wolfgang Levy, auf Platz drei rangieren Heinz Meier (Düsseldorf) und Sven von Schröter (München).

*

Unsere amerikanischen Freunde wollen wir bitten, sich bei ihren Veranstaltungen in Deutschland doch streng an das internationale Reglement zu halten: in der in der vorigen Nummer veröffentlichten Ergebnisliste des Bergrennens von Wolfsfeld tauchte der „Tiger 500" (Sportversion des Messerschmitt-Kabinenrollers) in der Kategorie der Tourenwagen auf, doch ist der Tiger gar nicht als Tourenwagen homologiert, darf also in der 750er Tourenwagenklasse höchstens außer Konkurrenz mitfahren. Vermutlich besteht auch gar keine Möglichkeit, den Tiger zu homologieren, solange er keine Türen für den Einstieg besitzt.
Außerdem wurde der DKW-Monza als Gran Turismo-Wagen zum Start zugelassen, was den Tatsachen vorauseilt, da – leider! – das Monza-Coupé wegen zu geringer Stückzahl noch nicht zur Homologierung angemeldet werden konnte.

*

In München veranstaltete der ADAC eine Siegerehrung für die Europa-Bergmeisterschaft, in deren Mittelpunkt natürlich Graf Trips stand – auch im Mittelpunkt der Fragen, was er in der nächsten Saison fahren würde: Trips wird 1959 nicht bei Ferrari unter Vertrag stehen, da das Auskurieren seiner Knieverletzung noch in den Beginn der Rennsaison hineinreichen kann. Er dürfte also bei Borgward oder bei Porsche zu finden sein . . .
Als ADAC-Sportpräsident amtierte bei der Münchener Feier Ernst Henne, doch sieht es nicht so aus, als ob er bei der endgültigen Wahl im Frühjahr kandidieren würde. Als Kandidaten gelten der Gausportleiter von Hannover, Joachim Tietsch (44), und der „Vater der Europa-Bergmeisterschaft, Paul von Guilleaume (65).
Einigen Fahrern und Journalisten fiel es auf, daß der ADAC zu dieser Meisterschaftsehrung keinen Vertreter des AvD eingeladen hatte. Zwar ist zweifellos der ADAC der Allein-Initiator der Bergmeisterschaft, doch würden gewisse Gesten der Freundschaft und Höflichkeit dem deutschen Motorsport nicht schaden.

*

In Fahrer- und Bastlerkreisen ist in den letzten Wochen viel über die neue Junior-Formel gesprochen worden, und es sind an verschiedenen Stellen in Deutschland ernsthafte Bestrebungen im Gange, eigene Junior-Rennwagen auf die Räder zu stellen. Der DKW-Motor mit 1000 ccm, den Ingenieure wie A. W. Mantzel auf Leistungen zwischen 70 und 80 PS bringen könnten, bietet sich als Triebwerk geradezu an. Was uns fehlt, ist ein geeignetes Chassis. Andererseits liefert Stanguellini seine schon fertig entwickelten Junior-Rennwagen (Lieferzeit etwa 6 Wochen) zu einem relativ günstigen Preis, vor allem dann, wenn eine Scuderia mehrere Wagen bestellt. Aber sollten wir nicht versuchen, eigene, deutsche Junior-Rennwagen zum Einsatz zu bringen? Der Sportredakteur von AUTO, MOTOR und SPORT bittet alle Interessenten an der Formel Junior, Kontakt

mit ihm aufzunehmen. Auch der DSK ist an Junior-Wagen und vor allem an Junior-Rennen stärkstens interessiert. Unsere österreichischen Nachbarn wollen z. B. im nächsten Jahr vier bis fünf Rennen für die Junior-Formel ausschreiben.

*

Die Fahrer Nathan, von Zedlitz, Golderer, Mahle und Brezing stellten auf dem Hockenheimring 14 Klassenrekorde für Dieselfahrzeuge auf. Trotz ungünstigen Witterungsverhältnissen unterboten sie mit einem serienmäßigen Mercedes-Benz 190 D und einem auf 2032 ccm aufgebohrten Wagen gleichen Typs die bisherigen Bestleistungen bis zu 5 Meilen. Danach starteten sie zu einer Langstreckenrekordfahrt über 48 Stunden, die zur Zeit der Drucklegung noch im Gange ist.

*

Die Italiener planen für das Jahr 1959 eine Junior-Meisterschaft auszutragen. Im italienischen Terminkalender sind bereits die ersten Läufe genannt, die zu dieser Meisterschaft zählen: am 19. März in Monza der „Grand Prix Junior", am 12. April auf der neuen Rundstrecke von Vallelunga bei Rom ein Junior-Rennen und am 1. Mai wieder eines in Monza. Es ist anzunehmen, daß man in Monza auf der Zielgeraden des Straßen-Circuits für die Junior-Rennwagen eine Schikane einbauen wird. In Frankreich hat man einen „Grand Prix International" für die Formel Junior ins Auge gefaßt, der in Albi in Südfrankreich ausgetragen werden soll. Auch dieses Rennen wollen die Italiener für ihre Meisterschaft werten. Insgesamt werden in Italien wahrscheinlich etwa zwanzig Rennen für die Junior-Formel ausgeschrieben werden.
In Frankreich besteht, wie das geplante Rennen in Albi zeigt, ebenfalls großes Interesse an der neuen Formel, zumal eine französische Firma in den letzten Wochen einen Junior-Rennwagen zu fertigen begonnen hat, dessen Motor aus dem 850 ccm-Renault Dauphine abgeleitet ist. Der Dauphine-Motor — man hat das bei den an der Korsika-Rundfahrt teilnehmenden Renault-Wagen gesehen — eignet sich sehr gut zum „Frisieren", wobei er auf knapp über 900 ccm aufgebohrt werden kann, was im Rahmen der Junior-Formel ja zulässig ist.
Wenn die heutige Formel II ab 1961 zur Formel I geworden ist, werden die Junior-Rennwagen eine ähnliche Rolle übernehmen, wie sie heute der Formel II zukommt.

R. v. F.

Stimmen zur neuen Rennformel (Fortsetzung von Seite 30)

Jean Behra:

„Für mich heißt die Hauptsache: Fahren. Im Grunde sind alle Wagen interessant. Die guten Ansätze der gegenwärtigen Formel II-Wagen werden bis zum Jahr 1961 noch weiter ausgebaut sein. Die Rennstrecken müßte man noch etwas genauer unter die Lupe nehmen. Es sollte auf einem Rennkurs die Möglichkeit bestehen, die Straße zu verlassen, ohne daß es dabei mit Sicherheit einen lebensgefährlichen Unfall gibt – also bitte keine Gräben und ähnliche Hindernisse am Rande der Piste."

Stirling Moss:

„Katastrophal. Ich hoffe, ich kann mich zurückziehen, wenn diese neue Formel in Kraft gesetzt wird... Autorennen sind nun einmal eine gewisse Schau für das Publikum, die Anziehungskraft wird viel geringer sein mit den kleinen Wagen."

Tony Vandervell:

„Ich bin noch zu sehr betroffen von dieser FIA-Entscheidung, als daß ich jetzt schon sagen könnte, ob ich Wagen nach der neuen Formel bauen werde oder nicht."

Charles und John Cooper, Inhaber der Cooper-Werke:

„400 Kilo wären ja eine vernünftige untere Gewichtsgrenze gewesen, aber 500 Kilo sind geradezu lächerlich schwer. Sollen wir unsere Wagen mit Ballast versehen? Dann würde die Straßenlage eher schlechter."

Denis Jenkinson, dreimal Beifahrer von Stirling Moss in der Mille Miglia und Sportredakteur der englischen Zeitschrift „Motor Sport":

„Im Jahr 1961 wird die 2,5 Liter-Formel sieben Jahre lang ununterbrochen in Kraft gewesen sein – und seit es Grand Prix-Rennen gibt, wird die Formel immer wieder geändert, um den Konstrukteuren neue Impulse zu geben, meist sogar schon alle drei bis vier Jahre. Ich denke, daß man bis 1961 in den 1500er Motoren mit 100 Oktan Brennstoff an die 200 PS haben wird, das sind 133 PS pro Liter. Heute leisten die 2,5 Liter Grand Prix-Motoren etwa 115 PS pro Liter, der Ferrari V 6 etwas mehr. Aber schon 1957 hat man bei Moto Guzzi einen 500 ccm V 8 Zylinder-Motorradmotor mit 140 PS pro Liter gehabt und bei Gilera den 4 Zylindermotor mit 125 PS pro Liter. Zur Frage des Mindestgewichts von 500 Kilo sind schon viele böse Äußerungen von Leuten gefallen, die eigentlich besser Bescheid wissen sollten. Ich habe mir einen Cooper Formel II-Wagen genommen und auf die Waage gestellt – 440 Kilo wog er, also nur 60 Kilo unter dem Limit. Wenn man aber 200 PS in der Maschine hätte statt 140 wie heute, müßte der Wagen größere Reifen haben, stärkere Achsen, eine größere Kupplung, ein anderes Getriebe, einen größeren Kühler, er käme von selbst auf 500 Kilo. Die Leute, die heute so laut gegen die neue Formel Stellung nehmen, scheinen zu übersehen, was in den kommenden zwei Jahren entwickelt werden kann."

Simon de Peyerimhoff, Präsident der französischen Sportkommission, französischer FIA-Delegierter:

„Unsere Überlegungen bezüglich des Gewichts gingen von den Konstruktionen aus, die uns eine besonders gute Garantie für die Sicherheit zu geben schienen: Ferrari mit 515 Kilo, Porsche mit 500 Kilo, Osca mit 530 Kilo. Nur die Cooper und Lotus liegen mit ihrem Gewicht wesentlich unter 500 Kilo, aber wenn sie einen Anlasser bekommen, eine Batterie, eine Zweikreisbremse und einen Sturzbügel, werden sie ohnehin 50 Kilo schwerer. Die Sicherheit der Fahrer war unsere Hauptsorge bei der Londoner Zusammenkunft. Eine Kommission von Fahrern wird auch im Frühjahr die Rennstrecken besichtigen, die für Formelwagen in Frage kommen; man will damit gewisse Fehler an den Strecken beseitigen."

Professor Dr.-Ing. Robert Eberan von Eberhorst, ONS-Präsident, der auf Anregung von Lord Howe als neutraler Sachverständiger den Londoner Sitzungen beiwohnte:

„Die Geschwindigkeit selbst bildet keine unzulässige Gefahr, die Gefahren liegen vor allem in den für die heute möglichen Geschwindigkeiten vielfach ganz unzulänglichen Rennstrecken (wir brauchen mehr Fahrfläche). In der Konstruktion der modernen Rennwagen erblicke ich keine größere Gefahrenquelle, als sie stets in jeder technischen Pionierleistung drinstecken wird. Was in jeder Kategorie nach dem Stande der Technik die untere und noch sichere Gewichtsgrenze darstellt, kann nur der erfahrene und verantwortungsbewußte Konstrukteur entscheiden. Die Grenze kann sich durch Anwendung neuer Baustoffe und Konstruktionsprinzipien sehr wohl weiter nach unten verschieben. Ich bin daher gegen das Minimalgewicht, bin hierzu jedoch in London nicht gehört worden. Die Vorschrift der unverkleideten Räder halte ich für ausgesprochen rückschrittlich. An einem aus Urväters Zeiten stammenden Konzept für Rennwagen im Zeitalter des Passagierflugs mit Schallgeschwindigkeit festzuhalten, erscheint mir wenig weitsichtig. Hoffentlich kommt man nicht auf die Idee, auch den Sport- und Gran Turismo-Wagen eines Tages Stromlinienkarossen zu verbieten. Für den geringen Einfluß der Motorleistung auf die Durchschnittsgeschwindigkeit folgende Verhältniszahlen:

	2,5 l, 250 PS	1,5 l, 150 PS
Schneller Kurs wie Monza, Le Mans	100% V	ca. 94% V
Langsamer Kurs wie Freiburg	100% V	ca. 98% V

Die angestrebte höhere Sicherheit ist zu erzielen durch Schutzmaßnahmen für den Fahrer (kein Öl-auffüllen im Rennen, besondere Brennstoffbehälter, Sicherheitsbügel wie beschlossen) und Schutzmaßnahmen für Zuschauer und Funktionäre – dazu gehört das rigorose Ausscheiden ungeeigneter Rennstrecken – das Entscheidende ist gar nicht das Suchen nach der richtigen Rennformel, sondern das Suchen nach richtigen Rennstrecken."

Lieferfristen deutscher Personenwagen	
Nach Angaben der Händler (Stand vom 10. Dezember 1958)	
BMW	
Isetta	2–4 Wochen
600	2–4 Wochen
501, 502	4–8 Wochen
503, 507	4–8 Wochen
Borgward	
alle Typen	4 Wochen
DKW	
F 93	4 Wochen
AU 1000	1 Woche
Au 1000 SP	3 Monate
Ford	
alle Typen	1 Woche
Goggomobil	
T 250, 300, 400	2–3 Wochen
TS 250, 300, 400	2–3 Wochen
T 600, 700	6–8 Wochen
Goliath	
alle Typen	4 Wochen
Lloyd	
alle Typen	1 Woche
Mercedes-Benz	
Typ 180, 190	3 Monate
Typ 190 SL	8 Wochen
Typ 180 D	6 Monate
Typ 190 D	12 Monate
Typ 219, 220 S, 220 SE	3 Monate
Typ 300	8 Wochen
Typ 300 SL	8-10 Wochen
NSU	
Prinz	1 Woche
NSU-Fiat	
Jagst, Neckar	2 Wochen
Opel	
Rekord	1 Woche
Kapitän	4–6 Wochen
Porsche	
1600, 1600 Super	8-10 Wochen
Carrera de Luxe	12 Wochen
VW	
Limousine	12 Monate
Cabriolet	8 Wochen
Karmann-Ghia Coupé	1 Woche
Karmann-Ghia Cabriolet	4–6 Wochen

Nur noch für Mitglieder

Alle ADAC-Mitglieder erhalten zu Jahresbeginn eine Plakette, die sie an ihrer Windschutzscheibe anbringen müssen, wenn ihnen die ADAC-Straßenwacht, die bisher jedem Hilfe leistete, noch bei Pannen helfen soll. An die Straßenwachtmänner erging in diesem Zusammenhang folgende Anweisung, die der ADAC der Presse zuleitete:

„Wird ein ADAC-Straßenwachtfahrer von einem Kraftfahrer angehalten, der die ADAC-Jahresplakette oder die Plakette der ausländischen Clubs, mit denen der ADAC im Leistungsaustausch steht, nicht am Kraftfahrzeug führt, so hat der Straßenwachtfahrer auf alle Fälle anzuhalten und die höfliche Frage zu stellen, was benötigt wird. Handelt es sich nur um eine Bitte um Auskunft, so ist diese selbstverständlich höflich zu erteilen.

Ist eine Hilfeleistung für einen Unfallverletzten erforderlich oder ist eine Unfallstelle abzusichern und Hilfe herbeizuholen, so sind derartige Dienste ohne Ansehen der Person oder ohne Rücksichtnahme darauf, ob es sich um Mitglieder oder Nichtmitglieder handelt, zu leisten. Auch sollten Aushilfen mit Treibstoff oder Wasser, zu denen die Straßenwacht in der Lage ist, an Mitglieder und Nichtmitglieder gewährt werden.

Handelt es sich dagegen um die Pannenbehebung am Fahrzeug eines Nichtmitgliedes, so ist dieses höflichst darauf hinzuweisen, daß die Straßenwacht sich jeweils zuerst den Pannenfahrzeugen der Mitglieder widmen muß. Sobald eine vorliegende Hilfeanforderung erledigt ist, wird der Straßenwachtfahrer nochmals die Pannenstelle aufsuchen und so gut es geht weiterhelfen. Die Herbeiholung von Ersatzteilen für die Pannenbehebung kann grundsätzlich nur für ADAC-Mitglieder erfolgen."

Obwohl diese Sätze vom ADAC als „klare Richtlinien" bezeichnet werden, sind sie nicht einfach zu verstehen. Sollen sie aber überhaupt einen Sinn haben, dann kann es nur der sein, daß Nichtmitgliedern künftig nicht mehr geholfen wird. Und der Sinn dieser Maßnahme kann wiederum nur sein, den durch den weitgehenden Wegfall der Grenzdokumente unterbrochenen Mitgliederzulauf wieder in Gang zu bringen. Mit den Triptiks und Carnets ist also auch die bisherige großzügige Bereitschaft des ADAC, allen Kraftfahrern zu helfen, verschwunden!



„Also weißt du, der Höhepunkt des Festes war, als du riefst: Guckt mal alle, ich bin ein Vogel! . . . und dann aus dem Fenster sprangst!"

AUTO-MARKT — BEZUGSQUELLEN
GÜNSTIGE GELEGENHEITEN

ALFA ROMEO

1300 Giulietta Sprint, blau, 55 000 km; **1300 Giulietta Sprint Veloce,** rot, 62 000 km, sehr günstige Fahrzeuge, durchgesehen, zu günstigen Bedingungen. H. Estler & Co., Bremen, An der Weide 38. 6652/1563

Giulietta Sprint Coupés ab DM 8500.–; **div. Giul.-Spyder** ab DM 10 900.–! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6600/1559

AUSTIN

Healey M 100 Sport, 1958er Modell, 18 000 km, mit Hardtop, Radio u. anderen Extras, Farbe weiß mit hellgrün, verzollt, zum Preis von DM 10 500.– abzugeb. JAGUAR-Vertretung Wiesbaden, Taunusstraße 52, Telefon 2 03 00. 6614/1560

BMW

Ersatzteile
für ältere **BMW**-Typen ab Lager
A. Fischer
München 13, Heßstraße 4,
Telefon 20709

Barkauf! Suche BMW 501/6 oder 8, 502 V 8 2,6 Ltr. Erbitte Angaben über Baujahr, km-Stand, Preis usw. Offerten an Herrn Timo Saarinen, c/o ALS Hermann Ludwig, Billstraße 180, Hamburg. 6643/1562

BMW V 8, neuwertig, von Privat gegen Kasse gesucht. Holz, München 19, Romanstraße 9. 6616/1560

Der einmalige 328, in bestem Zustand, als 2sitz., cremefarb. Sportcabrio, spottbillig gegen Kasse zu verk., Standort Hamburg. Angeb. unter 6434 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6619/1560

BORGWARD

Isabella TS, 16 500 km, Bauj. 1958, silbergrau, unfallbeschädigt (Rückseite der Karosserie), günstig zu verkaufen. Berth. Dorn, Reilingen (Baden), Hauptstraße 197, Tel. 669, Amt Hockenheim. 6620/1560

Verkauf
Isabella-Coupé, Bauj. 58, elfenbeinfarbig, 10 000 km gef., einwandfr. Zustand. Angeb. unter 6433 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6618/1560

Isabella TS Coupé 58, schw., Radio usw., 16 500 km; **TS Cabrio 56,** weiß, 1. Hand, Radio usw., 35 800 km; **9 TS-Limousinen** ab DM 2950.–! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6601/1559

CITROEN

DS 19 Lim. 58, grau/grün, 1. Hand, Radio, 34 900 km, günstig! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6602/1559

Gesucht von Privat:
ID 19, Baujahr 1958 oder 1957, in gepflegtem Zustand, gegen bar. Erbitte ausführliche Offerten unter 6435 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6621/1560

ID Luxe Confort Modell 1958, neuwertig, 21 000 km, mit Schonbezügen und Scheuerleisten zu **verkaufen.** Ludwig Krehle, Augsburg, Hessenbachstr. 27a, Tel. 3 67 34. 6654/1563

DKW

Suche DKW 1000 Sportcoupé, mit genauen Angaben u. äußerstem Barpreis. Nobbe, Triangel/Han. 6622/1561

DKW-Motor, 2-Zyl., F 89, kompl. mit Getr. und Differential, neu, abzugeben. Anfragen unter 6436 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6623/1561

FACEL VEGA

FACEL VEGA 59

2-u. 5-sitzig · superschnell, überaus elegant, gediegen und komfortabel · 5,91-Liter-Chrysler-Motor · Automatic · bis 235 km/st.

Allein-Importeur **AUTO-BECKER**
Düsseldorf, Adersstr. 53/55. Tel. 1 07 06
6613/1560

FERRARI

Ferrari



250 Granturismo-Coupé 59
mit der neuen Pinin-Farina-Karosserie - noch schöner, noch geräumiger als bisher!
Angebot unverbindlich durch
Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06
6612/1560

GOLIATH

Hansa 1100, Lim. 58, grau/weiß, neu, sehr preiswert! **Goliath 900,** Lim. 56, rot, 32 000 km, DM 2950.–! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6605/1559

JAGUAR

JAGUAR - Importeur
P. Lindner Frankfurt a. M.

Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tel. 77 90 88, 77 91 59

Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tel. 33 61 67

LANCIA

Lancia Aurelia Gran Turismo,
Farina Coupé, weiß, mit Schiebedach, 2/2sitzig, mit Kofferraum, Spitze: 185 km/st, Verbrauch 14–17 Ltr., in tadellosem Zustand zu verkaufen. DIFIA, Rolf Winkler, Stuttgart, Königstr. 68. 6624/1561

Lancia-Coupé, 2 Liter, 90 PS, Typ B 20. Dieses in gutem Allgemeinzustand befindliche, gepflegte und schnelle Fahrzeug ist wegen bes. Umstände sehr preiswert für DM 4800.– verkäufl. Offerten unter 6444 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6649/1563

MERCEDES

Gesucht 300 SLR, Baujahr 1958, wenig gefahren, in bestem unfallfreiem Zustand, gegen bar von Privat. Angeb. unter 6445 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6650/1563

Gelegenheit für Liebhaber!
Zweisitziges **Mercedes-Cabriolet (170 Sa)** mit Austauschmotor, soeben bis zur letzten Schraube überholt und praktisch wieder wie neu (u. a. neuer Lack, neues Verdeck, neue Reifen), silbergrau, rotes Leder, schwarzes Dach, zahlreiche Extras. Bes. Umstände wegen von Privat abzugeben. P. Bögel, Wiesbaden, Adolfsallee 20. 6648/1563

220 S, neuwertig, gegen Kasse gesucht von Privat. Holz, München 19, Romanstr. 9. 6615/1560

220 A-Cabrio, 1953, 86 000 km, Motor 26 000 km, Farbe: hell-beige, schwarzes Verdeck, rotes Leder, in wirklich erstklassigem Zustand, zu verkaufen. DM 6900.–, mit Finanzierungsmöglichkeit. Eibe, Heilbronn, Alexanderstraße 55. 6625/1561

170 SA-Cabrio, gut erh., bar zu kaufen gesucht. Angeb. unter 6437 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6626/1561

300 d Lim. 58, schwarz, Automatic, Radio, 1. Hand, 4700 km; **dito** schw., norm. Getriebe, Stahlschiebed., Mex.-Radio, Kopfstützen, 1. Hd., 15 000 km; **dito** beige, grünes Leder, normales Getriebe, Stahlschiebed., Mex.-Radio, 1. Hd., 36 900 km, sehr preisw.! **Div. 300-Lim. 53–54** ab DM 3900.–! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. – Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 6606/1559

Gemischtes

Daß es eine subjektive Beschleunigung gibt, mußte ein Research-Mann der amerikanischen Werbeagentur McCann (mit der Hausmarke „Truth well told") entdecken. Als diese Agentur noch die Anzeigen für Chrysler machte, stellte der Researcher bei Chryslerkunden fest, daß sie sich fast alle darüber beschwerten, daß der Chrysler schlechter beschleunige als vergleichbare Wagen. Die Chrysler-Ingenieure rauften sich die Haare; das sei nicht wahr, ihr Wagen habe bei weitem das sportlichste Temperament unter seinen Konkurrenten. Damit konnte der Kundenforscher der McCann nichts anfangen. Von einer guten Beschleunigung, die der Kunde nicht merkt, kann man keinen Anzeigenerfolg erwarten. So überlegte der Mann, was es wohl sein könnte. Er fuhr alle Wagen – hm. Er fragte mal Fahrer, die meinten, ihr Wagen beschleunige gut, und solche, die meinten, ihr Wagen beschleunige sehr gut. Und dann tat er was, worauf kein Automobil-Ingenieur je gekommen wäre: er maß den Widerstand, die Härte der Rückstellfeder des Gaspedals. Der Chrysler hatte die härteste Feder, und die Wagen, von denen die Besitzer glaubten, sie zögen besonders flott ab, die hatten die weichesten Federn. – Bei der nächsten Inspektion wurde die Gaspedalfeder jedes verkauften Chrysler mit einer weicheren vertauscht. Und die Fahrer waren jetzt zufrieden. Ihr Wagen sei viel munterer geworden, meinten sie dankbar. Jetzt macht die McCann die Buick-Werbung. Die Gaspedalfeder blieb so weich, wie sie schon vorher war. Die Fahrwerkfedern wurden aber härter. Der Buick wird erstmals als THE CAR (der Wagen) angepriesen. Wie man hört, soll ihm die Metamorphose gut bekommen sein; er verkauft sich zur Zeit recht flott, trotz „altmodischer" Länge.

*

Chryslers inserierten vor einiger Zeit in den USA, sie seien die ersten mit Flossen gewesen. Dabei zeigten sie in Strichzeichnung einen Fisch. Kommentierte der Redakteur einer amerikanischen Werbe-Fachzeitschrift sarkastisch, entweder sei Darwin nun gar nichts mehr wert oder bei Chrysler sei die russische Prioritätskrankheit ausgebrochen.

*

Wußten Sie schon, daß man einem Amerikaner kein Blut zum Zwecke einer Alkoholprobe entnehmen darf, wenn er nicht seine Einwilligung zugibt? Und in England darf ein Polizist noch nicht einmal am Munde eines Betrunkenen nachforschend riechen, wenn der Engländer nicht einwilligt. Er würde sich strafbar machen, der Polizist. Diese Ur-Demokraten nehmen es sehr genau mit ihrem Freiheitsgefühl. Bei uns haben nur wenige Menschen solches Recht auf persönliche Freiheit: die Gesetzgeber.

*

Mit der subjektiven Beschleunigung bin ich noch nicht am Ende. Wir plauderten neulich im Kreise von Werbeberatern, deren einer früher mal bei . . . nun, bei einer großen Automobilfabrik in der Presseabteilung saß. Der fährt heute einen Kapitän, von dem er Stein und Bein schwor, daß er in acht Sekunden von Null auf 100 km/st beschleunige. Und, so meinte er weiter, der Mercedes-Benz 220 sei doch bei weitem nicht so schnell wie der Kapitän. Wir haben ihm seinen Glauben gelassen . . . *pp.*

MERCEDES

220 SA-Cabrio (oder Coupé), unfallfrei, sucht bar: Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstraße 4, Tel. 2 80 55. 6628/1561

Großauswahl in Mercedes-Sportwagen! 300 SL-Rdst. u. Cp. 300 Sc, 300 S, 220 SAC, 220 A, 220 B, 190 SL, 170 SA! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 6607/1559

Gesucht: 220 S-Coupé, unfallfrei! Preisofferten erbeten unter 6432 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6608/1559

MG

MG-**Hardtop** mit Steck-Schiebefenstern (Eigenbau, sehr formschön), zusammen mit 2 Schnee-Matsch-Reifen zum Preise von DM 350.– abzugeben. Angebote unter 6438 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6627/1561

MG-A-Roadster 58, blau, Rudge-Naben, 1. Hd., 14 000 Meilen; **dito** Bj. 57, rot, Heizg., 14 000 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6603/1559

OPEL

Kapitän 1957, neu, zweifarbig, noch nicht zugelassen, weit unter Neupreis sofort zu verkaufen. Angebote unter 6442 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6645/1562

PEUGEOT



Kraftfahrzeugimporte

Walter Hagen & Co., GmbH.

KREFELD

Ostwall 103-105, Telefon 2 81 71

KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen

PORSCHE

Gebr. Porschewagen! Ständig günstige Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-General-Vertretung PETERMAX MÜLLER GMBH., Hannover, Podbielskistr. 306, Tel. 69 11 51. 6640/1562

PORSCHE-WAGEN – KAHRMANN FRAGEN! Wir haben laufend günstige Angebote in gebrauchten Porsche-Wagen. AUTOHAUS HANS KAHRMANN GMBH, PORSCHE-GENERALVERTRETUNG, FULDA, Telefon 37 37. 6641/1562

Gebrauchte Porschewagen. Laufend gute Porsche-Angebote zu günstigen Preisen. Anfragen erbeten an: Porsche-General-vertretung – Autohandelsgesellschaft mbH. Georg Rittersbacher, Kaiserslautern, Pariser Straße 201, Tel. 33 41, Fernschreiber 045 865.

Porsche-Coupés vorrätig (1600 S, 1600, 1500 S, 1300)! Günst. Preise! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Tel. 1 07 06. 6609/1559

Cabrio oder Speedster, 1600 oder 1600 S, sucht Joachim von Gropow, Boppard am Rhein, Grapenhof, Tel. 372. 6644/1562

Porsche Typ 356 A, rotes Coupé, ca. 72 000 km, überholt, gut gepflegt und gefahren, für etwa DM 7100.– zu verkaufen. Frh. v. Falkenhausen, Bad Hönningen, Tel. Rheinbrohl 169. 6629/1561

Porsche 1,3 Ltr.-Motor (zerlegt), passend für VW, zu verkaufen. DM 670.–. K. Weinhardt, Waiblingen, Frühlingsweg 2. 6630/1561

Porsche 1600 Super, Modell 1958, Coupé, mit allen Extras, schwarz, garantiert unfallfrei, 28 000 km, 11 000.–; **Porsche 1600 Super Coupé,** Modell 1956, 40 000 km, Gleitlagermotor 6000 km, alle Extras, DM 8750.–; **div. Porsche 1954,** Coupé u. Cabrio, ab DM 6300.–. Horst Eckert KG., Berlin-Halensee, Kurfürstendamm 142/143. – Telefon 97 72 70. 6631/1561

SIMCA

Simca-Vedette-Chambord, Lim. 58, 2farbig, grau, Radio, Ww.-Rf. usw., 1. Hand, 13 000 km, DM 8900.–; **dito** Radio, 1. Hd., 19 500 km, DM 7900.–! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 6604/1559

TRIUMPH

TR 3/58, frisiert, rallyefertig, reiches Zubehör, 18 000 km, gegen Alfa Romeo Giulietta Sprint oder Veloce, Modell 58, zu tauschen. Zahlungsausgleich. Alfred Lunkenheimer, Köln, Neue Maastrichter Straße 14. 6632/1561

VW

VW-Cabrios 52–58 in vielen Farben zu günstigen Preisen am Lager! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6610/1559

VERSCHIEDENE

Suche sportl. Kleinwagen bis 800 ccm, auch ält. Mod., geg. bar, evtl. reparaturbedürftig. Horst Jacobs, Dahlenburg, Am Markt 10. 6647/1562

Verkaufe oder **tausche** meine **Isabella** in erstklass. Zustand, **suche Porsche** oder anderen 2/2-Sitzer (mögl. Cabrio), evtl. Zahlungsausgleich. Angeb. unter 6447 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6653/1563

RENNWAGEN

Cisitalia Monoposto, 1100 ccm, hervorragend in Schuß, preiswert zu verkaufen. Standort München. Angebote unter 6439 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6633/1561

AMERIKANISCHE WAGEN

DODGE



Kennen Sie schon die neue Linie der Dodge-Modelle 59? Wir machen Ihnen gern unverb. ein bebildertes Angeb.

Allein-Importeur **AUTO-BECKER** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 6611/1560

CHEVROLET

Corvette 58

3 Monate alt, 5000 km, weißer Sport-Roadster mit Coupédach, verzollt, unfallfrei, absolut neuwertig, günstig zu verkaufen.

Merz & Pabst, Stuttgart, Kronenstr. 6, Telefon 9 06 92.

KRAFTFAHRZEUGTEILE

Teller- und Kegelräder, Achswellen, kompl. Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 6642/1562

Judson-Kompressor für VW

wegen Anschaffung eines größeren Wagens zum Preis von DM 300.– zu verkaufen.

Hengst-Filterfabrik, Münster (Westf.) Postf. 596, Tel. 2 25 12, Fernschr. 08 92 658. 6637/1562

Kleine Reise-Tips

Die starken Schneefälle Mitte November in der Schweiz haben ausgezeichnete Voraussetzungen für die kommende Wintersaison geschaffen. So wurden in Zermatt, Engelberg, Davos, Kleine Scheidegg (Grindelwald-Wengen) Schneehöhen von 80–100 cm gemessen, in Mürren und St. Moritz solche von 40–60 cm und in Arosa 50–70 cm.

*

Am Ostufer des Faaker Sees in Kärnten wurde eine neue Aussichtsstraße auf den 725 m hohen Taborberg gebaut, dessen Gipfel unmittelbar gegenüber dem 2144 m hohen Mittagskogel in den Karawanken liegt.

*

Während die bekannteren Seebäder an der belgischen Nordseeküste dieses Jahr zur Hauptsaison völlig ausverkauft waren, sind in den Badeorten La Panne, Koksijde, Middelkerke und Westende immer noch Appartements und Privatzimmer frei gewesen.

*

Eine Wette führte vor genau 90 Jahren zur Entdeckung von St. Moritz als Winterkurort: Eine Gruppe von englischen Touristen ging auf den für damalige Vorstellungen absurd anmutenden Vorschlag des Hoteliers J. Badrutt ein und überwinterte im Oberengadin. Die Engländer verloren die Wette, denn sie fanden ihren eigenen Prophezeiungen zum Trotz die Wintersonne des Oberengadins herrlich. Braungebrannt und gesund stiegen sie im Frühjahr in das Rheintal hinab.

*

Das größte Bauernhaus Niedersachsens liegt unmittelbar neben der Kirche von Dötlingen an der großen Straße von Oldenburg nach Wilderhausen. Acht Erntewagen haben hintereinander auf der Diele Platz und können dort sogar wenden. Zum Decken des Strohdaches benötigte man 20 Eisenbahn-Waggons mit Weserreth.

*

Sehr gut gewohnt und gegessen haben wir in der Pensione „Castello" in Sirmione am Gardasee, unmittelbar hinter dem berühmten Kastell. Für ein Zimmer bezahlt man hier 600 Lire, für ein Balkonzimmer 800 Lire. Die Vollpension kostet 2000 bis 2300 Lire. Für die Unterstellung des Wagens (Vordach) wird nichts berechnet.

*

Die Schweizer Verkehrszentrale, Frankfurt am Main, Kaiserstraße 23, gibt kostenlos die Broschüre „Die Veranstaltungen im Schweizer Winter 1958/59" ab. Darin sind sämtliche Veranstaltungen sportlicher, kultureller und gesellschaftlicher Art von November 1958 bis April 1959 verzeichnet.

*

Auch in dem sonst sündhaft teuren Taormina kann man billig wohnen. In der Villa Piccina, Via Roma 8, bezahlten wir vor einiger Zeit für ein Zimmer mit Ätnablick, Loggia, Bad, Frühstück und allen Abgaben 2400 Lire für 2 Personen. Der Besitzer, Skojold Eivind Boregesen, ist Däne und spricht deutsch. Parkmöglichkeit vor dem Hause.

*

Die beste Straßenkarte für Finnland, die wir kennen, ist die 11-teilige Suomen Tiekartta im Maßstab 1:400 000. Preis pro Blatt 300 Finnmark. Auch die „Autoilijan Tiekartta" im Maßstab 1:750 000 in 2 Blättern mit Einteilung der Landschaften in 4 Kategorien und Verzeichnis der Camping-Plätze zum Preise von FMk 400.– pro Blatt ist zu empfehlen.

*

Die doppelspurige Schwebebahn von Bludenz in Vorarlberg zum Mathäuser Köpfle auf dem Muttersberg erschließt nicht nur ein großartiges Alpenpanorama von der Silvretta bis zum Bodensee, sondern auch lohnende Skitouren mit guten Abfahrten.

*

In Sachseln (Zentralschweiz) wurde kürzlich das erste „Mot-Hotel" eröffnet. Es handelt sich dabei um eine Kombination eines herkömmlichen modernen Hotels mit einem Motel. Der „Touring-Club der Schweiz" hat das historische, 500 Jahre alte Gasthaus „Zum Kreuz" als modernes Hotel ausbauen lassen und vier neue, den jüngsten Errungenschaften entsprechende Motel-Einheiten angegliedert. Das „Kreuz" in Sachseln ist der erste Versuchsbetrieb des Touring-Clubs auf diesem Gebiet; weitere „Mot-Hotels" sollen folgen.

*

Billig, gut und lustig ist das Café de Paris in der Rue de Mont Blanc in Genf. Hier gibt es zwar nur ein einziges Gericht, aber das ist allein schon einen Aufenthalt wert: Filetsteak mit Schneckensauce. Dafür bezahlt man mit Wein und Bedienungsgeld etwa 7.– sfr.

*

Für Reisen nach Belgien, Frankreich, Holland, Italien, Luxemburg, Österreich und der Schweiz brauchen Sie jetzt keinen Paß mehr. Ein gültiger Personalausweis genügt.

*

Das Grand Hotel Winkler in Salzburg ist wahrscheinlich zur Zeit das modernste Hotel ganz Österreichs. Die Preise halten die Mitte zwischen einem erstklassigen Hotel und einem Luxushotel.

*

Ab sofort kann in der Schweiz auf folgenden Bahnhöfen ohne Voranmeldung verladen werden. Gotthard: von Erstfeld und Göschenen nach Airolo, Biasca, Bellinzona und Lugano und umgekehrt; Simplon: zwischen Brig und Domodossola und umgekehrt; Lötschberg: zwischen Kandersteg und Brig und umgekehrt; Albula: zwischen Tiefen-

Sonderangebot

Fabrikneue TRIUMPH Tippa
anstatt 345.- nur 265.-
Eine einmalige Gelegenheit. Fordern Sie unseren Gratis-Katalog E 821 mit allen Fabrikaten fabrikneu. Gelegenheiten im Preis stark herabgesetzt.
NÖTHEL co Deutschlands großes Büromaschinenhaus
Göttingen, Weender Straße 11

ZUBEHÖR

Verlangen Sie kostenlos und unverbindlich den interessanten 20seitigen Zubehör-Katalog und die Winterliste.
»AUTO-AUSSTATTUNG«
G. Völler Versand KG
München 3, Schließfach 131 E

Hochleistungs-Fußluftpumpe mit Manometer Leistung bis 10 atü
Hammes & Co., Luftpumpenfabrik
Düsseldorf, Elisabethstraße 97/98

AUTO-ZUBEHÖR-KATALOG
gratis durch
DAWOS-VERSAND
(14 b) Schömberg/Calw

MARCHAL-Fanfaren ‚Fulgor' und ‚Stridor' außerordentlich weitreichend und sicher wirkend.
Ausführl. Prospekt von
WALTER FRICKE
Frankfurt/Main, Mainzer Landstr. 175

APA
Schlepp-Kuli
das Universal-Schleppseil mit gepolsterten Greifern. Bequem anzubringen. Elastisches Perlonseil.
APA KG Stuttgart W

NEBELBLENDE
(D. B. G. M.)
Aus unverwüstlichem Kunststoff hergestellt. Preis pro St. in silbergrau DM 2.–.
SCHUTZKAPPE
für Fußabblendschalterknopf!
(D. B. G. M.)
Doppelt große Trittfläche. Kein Abrutschen mehr vom Abblendknopf. Ganz ideal für die Dame am Steuer. Preis pro Stück DM 1.50
Ab sofort im Kfz.-Zubehörhandel erhältl.
E. Schlecking
Miesenheim, bei Andernach/Rh.

autogurt
Prospekt unverbindlich
Helmut Rathjen
Autosicherheitszubehör
Hamburg-Altona 2, Missundestraße 29

KRAFTFAHRZEUGTEILE

1 komplette **Express 2-Vergaser-Anlage** m. 2 Pumpen-Vergasern für VW, 30 PS, 60 000 km alt, für DM 100.– zu verkaufen. Karl-Friedrich Pohlmann, (16) Korbach/Waldeck, Briloner Landstraße 35. 6638/1562

VW-Judson-Kompressor, werksneu, ungebraucht, für DM 470.– zu verkaufen. Angebote unter 6446 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6651/1563

VERSCHIEDENES

Walther-Sportpistole mit langem Lauf, Kal. 22 lr (Kleinkaliber), sehr gut erh., preisgünstig zu verkaufen. Hartinger, Offenburg (Baden), Erzbergerstr. 23. 6636/1562

Wer hat mit nachweisbarem Erfolg, möglichst in Westdeutschland, schon Porsche-, Borgward-, Mercedes-Benz-Motoren **frisiert?** Zuschr. unter 6443 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6646/1562

Wer vermietet auf 6 Wochen für Urlaubsreise nach Österreich Mercedes-Benz 300 SLR, 190 SLR oder Porsche Roadster, auch Thunderbird oder engl. Sportwagen. Angebote unter 6440 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6634/1561

AUSSENBORDMOTOREN

35 PS Johnson-Außenbordmotor, neu, Baujahr 1958, mit Fernschaltung, **und Sport-Boot,** 3,5 m, amerik. Custom Craft, günstig zu verkaufen. Alois Kiermeier, Straubing (Ndb.), Obermeierstr. 3. 6639/15

WOHNWAGEN

TABBERT »IDEAL« und »PRINZ« 1959 auch für VW. Sofort lieferbar
WOHNWAGEN-BAD KISSINGEN

BÜCHER

Ratschläge für Käufer gebrauchter Autos

Ein zuverlässiger Ratgeber für jeden, der ein gebrauchtes Kraftfahrzeug kaufen und sich vor Geldverlusten und Enttäuschungen schützen will. Preis: 4,20 DM + 25 Pf Porto. Zu beziehen durch: **MOTOR-PRESSE-BUCH,** Stuttgart, Postfach 1042.

„Männer, Frauen und Motoren." So heißt das Ende Oktober erschienene Buch, das der populärste Rennleiter aller Zeiten – Alfred Neubauer – schrieb und dessen Vorabdruck im Quick zu einem überragenden Erfolg wurde. Die packenden Lebenserinnerungen Neubauers kosten bei 480 Seiten Umfang in Ganzleinen DM 16.80. Portofreie Lieferung! Zahlung nach Erhalt! Postkarte genügt an: MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

STELLENGESUCHE

32jähr. **FORD-Ersatzteil-Spezialist** (Lagerleiter Merit-Club), in ungekündigter Stellung, sucht neuen Wirkungskreis zum 1. 4. 1959 in Mittel- oder Großstadt. Wohnung erwünscht. Zuschriften erbeten unter 6441 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6635/1562

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule
Gerhard Klein
Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Gütersloh i. W., Moltkestr. 22, Ruf 2370
Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklassige Referenzen und beste Erfolgsnachweise bei **modernstem Lehrmaterial.**

Vorbereitung zur
Fahrlehrerprüfung
Unsere Lehrgänge laufen nun 2 Jahre. Sie waren ausverkauft. Wir danken für das uns entgegengebrachte Vertrauen und erbitten für den Ende April 1959 beginnenden neuen Lehrgang Ihre Anmeldung bis spätestens Jahresende.
5 Monate Unterr. DM 700.–. Ausbildung Freitagabend und samstags ganztägig.
FAHRSCHULE AM RING
Nürnberg, Frauentorgraben 43–45, - Ruf 24425

Vollkommene Ausbildung zum
Fahrlehrer
durch Fernkursus oder Lehrgang
organisation deutgen
Obermaubach/Düren

22 Jahre Fahrschulpraxis **Führerscheinferienkurse seit 1937**
verbürgen beste
FAHRLEHRERAUSBILDUNG
Fahrschule **Bode, Seesen**/Harz.

Der moderne Beruf: **FAHRLEHRER**
Näheres:
FAHRLEHRER-FACHSCHULE
Düsseldorf, Lindemannstraße 40

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag nur bei Beifügung von DM 0.40 für Rückporto; für Weiterleitung von Angeboten ins Ausland bitte Briefe mit ausreichendem Auslandsporto freimachen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/1888. Griechenland. Kleine Personenkraftwagen, Reifen für Lastkraftwagen, Omnibusse usw., Garagenausrüstungen aller Art. Korrespondenz englisch.

A/1889. Mexiko. Motoren-, Karosserie- u. Autozubehörteile aller Art. – Kataloge, Fertigungsprogramme und Preislisten in Deutsch, Englisch und Spanisch erbeten. – Korrespondenz deutsch.

A/1890. Chile. Ersatzteile für Personen- und Lastkraftwagen. Korresp. deutsch.

A/1891. Aden. Autoreifen und -schläuche. Korrespondenz englisch.

A/1892. Kuba. Fahrzeuge und Zubehör. Korrespondenz englisch.

A/1893. Äthiopien. Durchsichtige Zelluloidplatten (flammensicher) zur Herstellung von Fenstern für Kraftfahrzeuge. (Angebote cif Djibouti) Korrespondenz englisch.

A/1894. Belgisch-Kongo, Ruanda-Urundi. Kraftwagen-Zubehör, Garageneinrichtungen und Garagenbedarf aller Art, Autoreifen und -schläuche, Autolacke usw. Korrespondenz französisch.

A/1895. Pakistan. Gebrauchte Fahrzeugreifen, aufvulkanisierte Reifen, Maschinen und Zubehör für Vulkanisierung von Fahrzeugreifen, Vulkanisiergummi. Korrespondenz englisch.

A/1896. Pakistan. Kraftwagen. Korrespondenz englisch.

A/1897. Türkei. Lastkraftwagen und andere Transportmittel, Kraftwagen-Ersatzteile, Werkstattausrüstungen. Korrespondenz englisch.

A/1898. Griechenland. Ersatzteile für Perkins Dieselmotoren. Korrespond. englisch. (Auch Vertretungen)

A/1899. Syrien. Auto-Dieselmotoren. Korrespondenz französisch.

A/1900. Thailand. Autoersatzteile, -zubehör, Zylinderbüchsen, Wellen, Autobeleuchtungen, Birnen, PVC-isolierte Autokabel. Korrespondenz englisch.

A/1901. Belgien. Autoschlüssel-Ringe (vorzugsweise solche mit kleiner, drehbarer Platte, die auf der Vorderseite und Rückseite einen Reklamedruck erhalten können). Korrespondenz französisch.

A/1902. Belgien. Motorisierte Kehrmaschinen für Fabriken; Maschinen zum Zusammenkehren von Blättern in Parkanlagen. Korrespondenz französisch.

LIHA **Auspuffblenden**
NEUE LINIE
FÜR ALLE WAGEN
LICHTENFELD HAMBURG 1
Sprinkenhof 2 · Fernruf 33 28 57-59

leichter Einbau · geringe Kosten
In jeden alten VW das große Sekurit
JOCH-RÜCKFENSTER
Fordern Sie unverbindlich Prospekt 4 von
Eugen Joch, Hannover-Stöcken, Gemeindeholzstr. 35c
RUF 78659

REIFEN aller Fabrikate
auf *Teilzahlung*
Versand frachtfrei, 1/5 Anzahlung
Preislisten durch: Friedrich Beil
(22b) Ludwigshafen-Rheingönheim
Dannstadter Weg 3

Semper-Lux
Ein begehrtes **Werbegeschenk** von ganz besonderer Note.
Sie können diese **Dauer-Taschenlampe** an jeder Steckdose immer wieder selbst aufladen.
Ausführl. Prospekt auf Wunsch.
Ing. Dr. Paul Mozar
Fabrik für Feinmechanik
Düsseldorf
Schließfach 6058

ASTRA **KOKOS-AUTOMATTEN**
FÜR ALLE WAGENTYPEN
Astra handgeflochten, in allen Farben lieferbar
Komfort maschinengewebt, eingefaßt
Velour für besonders hohe Ansprüche
A. STRASSER · KOKOSWEBEREI · NEU-ULM/DO.
LIEFERUNG NUR ÜBER DEN FACHHANDEL

DER STOSSDÄMPFER
verstell- u nachstellbar
für schnelle und verwöhnte Fahrer
KONI SPEZIAL „D"
Generalvertrieb PONTUS-HANDEL
Radevormwald - Bergerhof
Tel. Radevormwald 496 Fernschr. ab. 08 513783
Einige Vertreterbezirke frei

castel und Samaden und umgekehrt. Auf anderen Bahnhöfen dieser Strecken ist das Verladen 5 Stunden, auf der Albulastrecke 8 Stunden vorher anzumelden.

*

Die Olympia-Bobbahn am Rießersee bei Garmisch-Partenkirchen wird diesen Winter erstmalig für rodelnde Gäste freigegeben.

*

Italienische Benzingutscheine, die nicht ausgenützt sind, müssen bei der Ausreise aus Italien – auch wenn sie in Deutschland erworben wurden – beim TCI-Büro an der Grenze zurückgegeben werden. Der Betrag dafür wird in Lire zurückvergütet.

*

Von Mantua aus gibt es jetzt eine ausgezeichnete Betonstraße rechts des Mincio nach Peschiera am Gardasee.

*

Das Bergsträßchen von Riva am Gardasee über Storno in Richtung auf den Lago d'Idro sollten diejenigen, die zum ersten Male in den Alpen sind, besser nicht fahren. Einmal ist das eine Bergstraße, auf der die Postautos bergseitig ausweichen, und zum anderen gibt es auf der Ostrampe, die hoch über dem Gardasee aus der Felswand herausgesprengt ist, nur wenig Ausweichstellen. U. S.

Der weiße Adler von Val d'Isère

(Fortsetzung von Seite 23)

inklusive aller Abgaben 1500.– bis 2000.– ffr pro Tag ansetzen. Das sind rund 15.– bis 20.– DM.
Eine warme Mahlzeit kostet mit Steuern und Bedienung 500.– bis 1000.– ffr. Das „Edelweiß" müssen Sie sich besonders merken: hier gibt es als Spezialität Quiche Savoyarde und Poulet grillé aux crèpes des Alpes. Dazu trinkt man Abymes de Myans, Apre-Mont. Im Routelet, wo das trockene Menu allerdings 1000.– bis 1600.– ffr kostet, müssen Sie den Crépy, Rousette de Seyssel, probieren. So einen Wein bekommt man nicht alle Tage.
Ist Ihr Wagen nicht ganz in Ordnung, so fahren Sie in die Garage Iseran. Das ist zwar nur eine Citroën-Vertretung, aber die Leute dort kennen sich auch mit deutschen Kraftfahrzeugen aus.

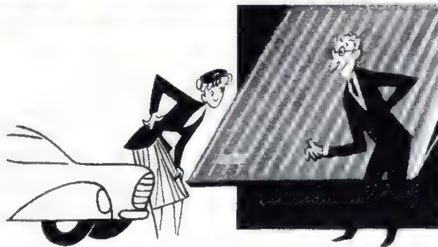
*

Die Saison in Val d'Isère beginnt am 15. Dezember und endet Anfang Mai. Die bekanntesten Schneeberge sind der Rocher de Bellevarde und die Tête du Solaise. Da aber auf beide Gipfel eine Seilbahn hinaufführt, herrscht an Sonnentagen natürlich ein mordsmäßiger Betrieb hier oben. Wer an solchen Tagen in der weiten Einsamkeit allein sein will, um auf den Firnfeldern den Wildschnee zum Stieben zu bringen und in den Mulden die daumennagelgroßen Reifkristalle knisternd aufrauschen zu lassen, der wende sich an Monsieur Briand. An den Mann, der den weißen Adler von Isère in seinem Wappen führt und Val d'Isère zum Wintersportplatz der Einzelgänger gemacht hat.
Nun kann es aber auch vorkommen, daß oben im Bereich der Schneesäcke und Eiswände einmal etwas schief geht. Ein verknaxter Haxen genügt schon, um allein nicht mehr ins Tal zu kommen. So etwas passiert natürlich dann ausgerechnet dort, wo wegen der Gletscherspalten auch ein Hubschrauber nicht aufsetzen kann. Monsieur Briand hat auch für solche Fälle vorgesorgt. Er kontrolliert nicht nur das Gelände, wenn er jemand dort oben abgesetzt hat, sondern steckt seinen Schutzbefohlenen auch noch etwas in den Rucksack: eine Büchse mit Haftpuder. Ist dann das Malheur da, so nimmt der Verunglückte seine Dose und schreibt damit in den Schnee, was los ist, damit die Bergwacht, die Monsieur Briand hinauffliegt, gleich alles Notwendige mitnehmen kann.
Noch ein Drittes gehört zum Routineprogramm des Hélicoptère Service Briand: nachmittags werden regelmäßig „Kaffeeflüge" zum Lac de Tigne durchgeführt. Und diese 2500.– ffr, die so ein Flug kostet – in dem Hubschrauber haben außer dem Piloten noch zwei Personen Platz –, sind schließlich für jeden erschwinglich.

*

Val d'Isère ist aber nun keineswegs ein Reservat für qualifizierte Skiläufer. Wer mit dem Kreuzeck bei Garmisch und dem Dammkar bei Mittenwald fertig geworden ist, der wird hier in Hochsavoyen ebenfalls zurecht kommen.
Nach Val d'Isère sollte man aber nur dann fahren, wenn man ab der Schweizer Grenze mindestens 10 Tage Zeit hat. Und daß man sich dort rechtzeitig anmelden muß, versteht sich am Rande. Prospekte und Hotellisten bekommt man durch das Syndicat d'Initiative Esse in Val d'Isère, Haute Savoie, France. Die Telefonnummer ist Val d'Isère 27. Als Karten empfehlen wir Ihnen für die Anfahrt bis Genf Blatt 21 und 23 der Michelin-Karte der Schweiz im Maßstabe 1:200 000, für Hochsavoyen die Blätter 74 und 77 der Michelin-Karte von Frankreich im Maßstabe 1:200 000. *Ulrich Sempert*

GARAGEN - GARAGENTORE



Elastic

STAHL-SCHWINGTORE

sichern bei kleinstem Raumbedarf Garagen, Fahrzeughallen usw. mit einem einzigen, bequemen Handgriff.
Die Kosten? – Gar nicht teuer!
Wir senden Ihnen gern Prosp. u. Angebot. Normalgrößen: 2250, 2375, 2500 mm Breite bei 2125 mm Höhe sof. lieferbar.

DEUTSCHE METALLTÜREN-WERKE AUG. SCHWARZE AG. BRACKWEDE i. W.
Vertriebs-Abt. 2



LUWEFA PLASTIK-GARAGEN

1 Jahr Garantie

Auch ein ideales und zweckmäßiges Weihnachtsgeschenk.
Hitze- und kältebeständig, klein faltbar und in bester Paßform nahtlos verschweißt, zählen zu den meistgekauften Folien-Garagen. Sie sind besonders preisgünstig, da Ab-Werk-Lieferung.

Preise z. B. für **PERLIPLAST-GARAGEN**

Roller und Krad	**15,80**	**Goggomobil**	**45,—**
dto. mit Beiwagen	**26,80**	**Lloyd und Fiat 600**	**54,—**
Messerschmitt KR	**30,95**	**VW und DKW**	**58,—**
BMW-Isetta	**34,50**	**M 12 und Rekord**	**69,—**

Auch ein ideales und zweckmäßiges Weihnachtsgeschenk
Per Nachnahme mit RÜCKGABERECHT gegen Kaufpreiserstattung.
Auf Wunsch kostenlos Prospekt und Materialmuster.

LUWEFA Abt. 2, Marl-Hüls, In den Kämpen 8, Tel. 2790

SuB KOMPOSIT **GARAGEN**
mit Edelspritzputz
ortsfest u. transpt.
schlüsselfertig liefert
Sondermann & Bücking
ALSFELD (Hessen) · Ruf 510 Abt. D
Zweigbüro Düsseldorf, Adlerstr. 4, Ruf 14222

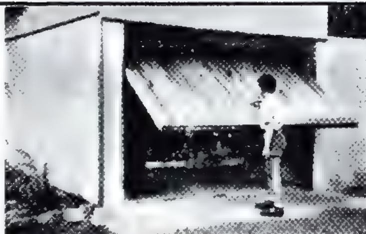
lilibox GARAGEN

Einzelgaragen
Reihengaragen
Parkgaragen
Unterstellgaragen

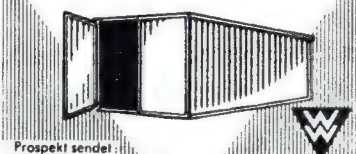
formschön und preiswert überall **Kundendienst-Lager**

S·A·G
Werk Erndtebrück/Westf.
Postfach „lilibox" 13

Die Kleingarage gehört dazu!



Prospekt sendet:
Weißtalwerk Zimmer & Co.
Niederdielfen Krs. Siegen i. W. Postf. 20



Lift-Hebetor
für Garagen und Hallen

neuartig, einfach zu bedienen und preisgünstig.
Fordern Sie Unterlagen von
Carl Husemann, Dortmund
Evinger Straße 92

WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer
BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN / WESTF. · Fludersbach 60

Stahlblechgaragen, ca. DM 25.- monatliche Abzahlung. Auto-Egen, Hamm i. Westfalen, Postfach 131



GARAGEN
zerlegbar und ortsfest
J. FAUSER, Bodelshausen D/Württ.



Mehr Sicherheit... Mehr Zeitersparnis

mit dem neuen CHZ-Verschluß. Er bleibt anstelle der Ventilstaubkappe fest aufgeschraubt. Kein zeitraubendes Auf- und Abschrauben der Staubkappe bei Luftprüfen – Füllen – Ablassen.
Sicherheit vor unbefugtem Herausschrauben der Ventileinsätze und vor Verlust der Staubkappen. **Preis: DM 1.–.**
Erhältlich an Ihrer Tankstelle oder durch Alleinhersteller und Vertrieb
C. H. Zöller, Stuttgart, Kornbergstraße 29

DAS AUSLAND SUCHT:

A/1903. Paraguay. Automobile (Typ „Opel" und „Minicar"). Korrespondenz spanisch.

A/1904. Holland. Kl. Autostaubsauger, evtl. auch mit Ventilator und Lampe, Suchscheinwerfer. Korrespondenz englisch.

A/1905. Afghanistan. Autoersatzteile aller Art, auch für amerikanische Fahrzeugtypen. Korrespondenz: englisch. (Auch Vertretungen)

A/1906. Hongkong. Elektr. Autozubehör. Korrespondenz: englisch.

A/1907. Pakistan. Lkw-Anhänger, 5 t. Korrespondenz: englisch.

A/1908. Port. Indien. Verbindung mit Exporteuren von Motoren- und Fahrzeugersatzteilen gesucht. Korrespondenz: englisch. (Auch Vertretungen)

A/1909. Dänemark. Schnallen für Autosicherheitsgürtel. Korrespondenz: deutsch. (Auch Vertretungen)

A/1910. Belgien. Auto-Werkzeuge. Korrespondenz: französisch. (Auch Vertretungen)

A/1911. Portugal. Automobil-Werkzeuge. Korrespondenz: französisch.

A/1912. Pakistan. Garagenausrüstungen. Korrespondenz: englisch.

A/1913. Griechenland. Personenkraftwagen. Korrespondenz: englisch.

A/1914. Österreich. Elektrotechnische Neuheiten für Kraftfahrzeuge. Korrespondenz: deutsch.

VERTRETUNGEN

A/1915. Frankreich. Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz: deutsch.

A/1916. Brit. Guayana. Auto-Scooter. Korrespondenz: englisch.

A/1917. Kanada. Neuheiten in Metall- und Eisenwaren für die Autobranche. Korrespondenz: englisch.

A/1918. Holland. Auto-Werkzeuge. Korrespondenz: deutsch.

A/1919. Belgien. Auto-Werkzeugkästen. Korrespondenz: französisch.

A/1920. Dänemark. Kraftfahrzeugreifen und -Zubehör. Korrespondenz: englisch.



Für Ihren VW
Baujahr 58 und 59 sowie Ghia 58 u. 59 und Mercedes 220 A u. S zahlen wir bei Übernahme auch am Standort in bar
Höchstpreise
Deutsch-Amerikanische Automobil-Handelsges. m. b. H.
Hamburg 1, Kreuzweg 21, 249141/42

Jedermann-Import - Unübertroffene Feldstecher

Prismen Feldstecher

DM 98.- (7x50)



Blaubelag. Komplett, in elegantem Schweinslederetui mit Tragriemen, Linsen- und Okularschutz aus Plastik sowie Putztuch und Halsriemen. Besonders lichtstarkes Objektiv von 50 mm ⌀ (Lichtstärke 51) 7 fache Vergrößerung — 115 m Sichtfeld per km Entfernung. Größe 18 x 20 cm. Portofr. Nachnahmeversand. 10 Tage volles Rückgaberecht, bei Nichtgefallen Rückvergütung. Preise unverzollt, Zoll und UAST 12½%
Bestellen Sie durch Postkarte mit deutlichem Absender.

OPTA-PRODUKT
Göteborg 24 / Schweden Fach 24075. Abt. 5

Steuer, Recht, Versicherung

Man muß stets die Fußgänger im Auge behalten

Es ist schon manchem sonst vorsichtigen Kraftfahrer zum Verhängnis geworden, daß er sich nicht genügend um die Fußgänger gekümmert hat, die die Fahrbahn überqueren wollen. Ein tragischer Unglücksfall ist unlängst vor den Hamburger Gerichten verhandelt worden. Ein Autofahrer sah in einer Entfernung von etwa 50 Metern einen Mann, der sich anschickte, vom Bürgersteig aus die Fahrbahn zu betreten. Er hupte, nahm das Gas weg und setzte den Fuß auf das Bremspedal. Der Fußgänger beachtete jedoch das Signal nicht und ging weiter. Der Fahrer, der schon auf etwa 30 Meter herangekommen war, erkannte erst jetzt, daß es sich um einen sehr alten Mann handelte. Er gab daraufhin sofort noch einmal ein Hupsignal, bremste scharf ab und wich nach links aus. Jetzt erst wurde der schon 83jährige, etwas schwerhörige Fußgänger aufmerksam. Er blieb zunächst stehen, machte dann einen halben Schritt zurück und stürzte plötzlich kurz vor dem Wagen kopflos dem gegenüberliegenden Bürgersteig zu. Der Versuch, den Wagen noch in letzter Minute nach rechts zu reißen, mißlang. Der Fußgänger wurde etwa einen Meter vor dem Randstein von der Stoßstange des Wagens erfaßt und zu Boden geworfen. Er starb an den schweren Verletzungen.

Das Landgericht sprach den Autofahrer von der gegen ihn erhobenen Anklage der fahrlässigen Tötung frei. Die Staatsanwaltschaft gab sich damit nicht zufrieden und legte gegen dieses Urteil Revision ein. Auch das Oberlandesgericht Hamburg war mit dem Freispruch des Landgerichts nicht einverstanden und hob ihn auf (Ss 7/58). Begründung: Ein Kraftfahrer müsse bei unsicheren, unbeholfenen, alten und gebrechlichen Personen damit rechnen, daß sie im Straßenverkehr falsch und unüberlegt reagierten. Deshalb sei er in besonderem Maße verpflichtet, auf sie Rücksicht zu nehmen. Er müsse bei ihnen Verkehrsverstöße auch dann in Rechnung stellen, wenn dafür noch keine sicheren Anzeichen erkennbar seien, es sei denn, daß es sich um Verkehrswidrigkeiten handle, die so sehr außerhalb des Bereichs der Lebenserfahrung lägen, daß sie auch ein gewissenhafter Fahrer nicht vorhersehen könne. Diese Pflicht zur Aufmerksamkeit und besonderen Vorsicht habe der Kraftfahrer verletzt, weil er nicht rechtzeitig gebremst habe. Er habe nämlich mit dem Bremsen nicht warten dürfen, bis der alte Mann tatsächlich die Straße betreten habe. Vielmehr habe er seine Geschwindigkeit schon vorher, als der Fußgänger auf die Fahrbahn zugesteuert sei, vermindern und erforderlichenfalls auch nach links ausweichen müssen. Die Anklage der Staatsanwaltschaft müsse deshalb noch einmal vor dem Landgericht verhandelt und dabei der Sachverhalt eingehend geprüft werden.

Der Doppellinksabbieger muß besonders gut aufpassen

Eine besonders gefährliche Situation ergibt sich auf der Straße, wenn ein Fahrzeug in eine links abzweigende Straße einfährt und dort sofort wieder nach links abbiegt. Der nachfolgende Verkehrsteilnehmer glaubt, der Vordermann habe nur vergessen, das Blinklicht abzustellen, und setzt zum Überholen an. In diesem Moment biegt das vordere Fahrzeug zum zweitenmal ab, und schon gibt es einen Zusammenstoß.

Das Kammergericht hat deshalb dem Abbieger für solche Fälle aufgegeben, nach einem Blick in den Rückspiegel das zweite Abbiegmanöver schnell und zügig auszuführen (1 Ss 492/57). Wenn er es aber vorziehe, langsam zu fahren und dadurch andere Fahrzeuge zum Überholen anreize, dann müsse er sich ganz besonders sorgfältig vergewissern, daß durch sein Vorhaben andere Verkehrsteilnehmer nicht zu Schaden kämen. Dazu gehöre, daß er auch nach Autos oder Motorrädern, die er vor seinem Abbiegen noch in weiter Entfernung im Außenspiegel herankommen gesehen habe, genau Umschau halte.



„... dem hab ich sicher mal 'nen Strafzettel verpaßt!"

Vorsicht bei Zebrastreifen

Wie das Oberlandesgericht Hamm (1 Ss 1720/56) in einer neueren Entscheidung feststellt, ist ein Kraftfahrer selbst bei einem nur durch Zebrastreifen markierten, nicht bevorrechtigten Fußgängerübergang zu besonderer Sorgfalt verpflichtet. Er muß damit rechnen, daß Fußgänger in Unkenntnis der Bedeutung eines solchen ungesicherten Fußgängerüberweges unberechtigt die Fahrbahn überschreiten könnten.

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text in „das AUTO / MOTOR und SPORT" auf, und zwar x

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* – unter Chiffre* – erscheinen.
*Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr.:

Wir haben in einer Reihe von Zeitschriften das gleiche Inserat erscheinen lassen. Aber die eingegangenen Anfragen aufgrund der Insertion in Ihrer Zeitschrift und die daraus resultierenden Aufträge machen ein Vielfaches aus gegenüber anderen Zeitschriften.
M. in Lindau

Teile Ihnen mit, daß ich den zum Verkauf stehenden Porsche-Wagen schon nach Erscheinen des 1. Inserats verkaufen konnte.
J. in Köln

Es dürfte Sie freuen, daß ich Ihnen mitteilen kann, daß im letzten Jahr von allen zur Insertion herangezogenen Zeitungen Ihr Blatt die besten Erfolge brachte.
B. in Seesen

das AUTO MOTOR UND SPORT

– die größte unabhängige deutsche Motorzeitschrift – wird wegen ihres spritzig redigierten Inhalts von der ersten bis zur letzten Seite begeistert gelesen. Verständlich, daß auch der Kleinanzeigenteil besondere Aufmerksamkeit findet und deshalb den Inserenten so große Erfolge bringt. Bitte, machen Sie einen Versuch.

Preis: Die 47 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.–. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt.
Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

Der Gegenverkehr hat unbedingt Vorfahrt

Wer in einer Hauptverkehrsstraße nach links einbiegen will, muß in der Straßenmitte warten, bis die linke Fahrbahn völlig frei ist und der vorfahrtberechtigte Gegenverkehr durch das Abbiegemanöver nicht mehr gefährdet werden kann. Wer diese Verkehrsregel mißachtet und sich vor dem Abbiegen nicht sorgfältig vergewissert, daß auf der Gegenfahrbahn wirklich niemand mehr kommt, den trifft bei einem Unfall die volle Schuld. Das ist dem Eigentümer und dem Fahrer eines Lastwagens jetzt wieder vom Bundesgerichtshof in Karlsruhe bestätigt worden.

Der Fahrer war an einer Kreuzung neben den dort stehenden Verkehrsposten gefahren, hatte kurz angehalten und war links in Richtung einer Seitenstraße weitergefahren. Dabei prallte ein Oberlokheizer der Bundesbahn, der mit seinem Moped vom Dienst heimfuhr, und den der Lastwagenfahrer übersehen hatte, auf das Fahrzeug auf, stürzte und geriet mit dem linken Bein unter das rechte Hinterrad des Lastwagens. Das Bein mußte amputiert werden.

Der Lastwagenfahrer verteidigte sich damit, schon mit dem Überfahren der Straßenmitte durch den Lastwagen sei für den Mopedfahrer deutlich geworden, daß seine Vorfahrt nicht beachtet werde. Er habe sich auf diese Verkehrslage einstellen müssen und hätte so den Zusammenstoß vermeiden können.

Der Bundesgerichtshof (VI ZR 7/58) hielt dieses Vorbringen nicht für stichhaltig und sprach dem Verletzten das verlangte Schmerzensgeld in voller Höhe zu. Die Abfahrt des Lastwagens von seinem Haltepunkt bei dem Verkehrsposten mitten auf der Straßenkreuzung habe den herankommenden Mopedfahrer noch nicht warnen müssen. Es sei nämlich durchaus zulässig, daß ein Kraftfahrer, der links in eine Straße einbiegen wolle, so weit in die Fahrbahn des Gegenverkehrs hineinfahre, wie dies ohne Behinderung des Gegenverkehrs möglich sei. Daß sich der Lastwagenfahrer anders verhalten und das Vorfahrtrecht des Mopedfahrers verletzen würde, damit habe der Mopedfahrer um so weniger rechnen müssen, als sich der Verkehrsvorgang in unmittelbarer Nähe des Verkehrspostens abgespielt habe. Er habe des guten Glaubens sein können, der Lastwagenfahrer werde ihm noch genügend Platz zum Vorbeifahren lassen. Ihn treffe daher keine Schuld an dem Unfall.

Fußgänger auf der rechten Straßenseite

Seit geraumer Zeit müssen die Fußgänger auf der Landstraße links gehen, damit sie sich auf die entgegenkommenden Autos einstellen und nicht mehr so leicht von hinten angefahren werden können. Ein Kraftfahrer darf aber in einer ländlichen Gegend auf Straßen von untergeordneter Bedeutung nicht ohne weiteres davon ausgehen, daß alle Fußgänger dieses Gebot des Linksgehens außerhalb geschlossener Ortschaften beachten. Fährt er auf einem verkehrsarmen Sträßchen wegen zu hoher Geschwindigkeit einen Fußgänger an, der verkehrswidrig die rechte Seite benutzt hat, dann kann er sich nicht mit dem sogenannten Vertrauensgrundsatz entschuldigen, der besagt, daß jeder Verkehrsteilnehmer damit rechnen darf, daß sich die anderen auf der Straße an die Verkehrsregeln halten. Dieser Grundsatz findet nämlich dort seine Grenze, wo der Kraftfahrer ein verkehrswidriges Verhalten der anderen entweder erkannt hat oder wo er es hätte erkennen müssen, wenn er sich so sorgfältig verhalten hätte, wie es von ihm als Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr verlangt wird.



Mit dieser Begründung hat das Oberlandesgericht Oldenburg (Ss 460/57) die Verurteilung eines Motorradfahrers wegen fahrlässiger Körperverletzung bestätigt, der nachts auf einer kleinen Straße eine rechtsgehende Fußgängerin übersehen und angefahren hatte. Die Richter hielten ihm vor, ein sorgfältiger Fahrer müsse stets die vor ihm liegende Fahrbahn aufmerksam beobachten, damit er sich auf unvermutete Hindernisse rechtzeitig in seiner Fahrweise einstellen könne. Sie warfen dem Angeklagten weiter vor, er habe seine Geschwindigkeit nicht seiner Sichtweite angepaßt, andernfalls wäre ihm die Frau auf der Straßenseite nicht entgangen. Daß die Frau eine Mitschuld an dem Unfall treffe, beseitige seine Strafbarkeit wegen seiner verkehrswidrigen Fahrweise nicht.

Dr. G.

DER LETZTE BLICK

AUTOBAHNBAU

„Zu meiner Zeit . . .“

Foto: Jochen Blume



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44 (Hansabau) Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber Telex 072/2036. – Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel †. – Chefredakteur: H. U. Wieselmann. – Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. – Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. – Vertrieb: Albert Manz. – Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. – Printed in Germany. – das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und der MOTOR-TEST. Im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie ebenfalls der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. – Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. – Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90, Ausland jährlich DM 41.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Dresdner Bank AG., Stuttgart; Dresdner Bank AG., Freiburger Gewerbebank, Freiburg im Breisgau. – Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. – Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.– für die Zeile von 1 mm Höhe und 48 mm Breite oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit unverändertem Text 10 %, 3 mit 15 %, 6 Anzeigen mit 20 % Rabatt.



Inhaltsverzeichnis Jahrgang 1958

Touristik

Statistik, Preislisten, Tabellen

Steuer, Recht und Versicherung

Verkehr, Politik und Straßenbau

Wirtschaft

Zubehör und Reifen

Ständige Rubriken

Gutes Fahren - kein Geheimnis

Nein, das gute Autofahren ist wirklich kein Geheimnis! Es erfordert weder technisches Interesse noch besondere Talente, aber Einfühlung, Aufmerksamkeit, Verantwortungsgefühl und die Kenntnis der Grundzusammenhänge des Fahrens. Diese Zusammenhänge lassen sich nicht aufzählen und stückweise erlernen – man muß sie als Ganzes begreifen! Reinhard Seiffert, Motorjournalist und Redakteur der großen deutschen Automobilzeitschrift AUTO/MOTOR und SPORT, hat nun alles, was ein guter Autofahrer vom guten Fahren wissen sollte, zusammengefaßt. „Gutes Fahren – kein Geheimnis", so heißt sein Buch; lebendig und unterhaltsam ist es geschrieben, viele nette Zeichnungen sind darin, und die Aufmachung ist so ansprechend und freundlich, daß sich „Gutes Fahren – kein Geheimnis" auch als Geschenk gut eignet.



AUS DEM INHALT:

Menschen und Automobile. Fußgänger ohne Füße · Das böse Selbstgefühl · Angst vor Paragraphen? – Das fahrbare Individuum: Autos muß man bezahlen · Muß es neu sein? · Was es alles gibt · Die unvermeidbare Instandhaltung · Flüssigkeiten für das Auto · Glanz und rauhe Wirklichkeit · Ganz wichtig: Die Reifen – Das Auto im täglichen Umgang: Der Motor wacht auf · Die Kupplung ist Kummer gewohnt – **Fahrkunst für jeden Tag.** Beherrschte Geschwindigkeit · Eigentlich ist es zu einfach · Für den anderen denken · Fahren ist nie Nebensache · Müdigkeit und Alkohol · Sitzen muß man können · Weit weg vom Lenkrad · Sehen und denken · Tückische und freundliche Straßenoberfläche · Überraschungen von allen Seiten · Die Katastrophe darf nicht sein · Lenken ist gar nicht so leicht · Nicht jeder kann richtig bremsen · Das Problem des Überholens · Ein Kapitel Kurventechnik · In der Stadt · Auf Autobahnen · In Winter, Nacht und Nebel.

132 Seiten · 25 Zeichnungen · Farbenfroher Schutzumschlag · Ganzleineneinband · DM 8.80

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH · STUTTGART · POSTFACH 1042

An Weihnachten denken! Mit dem Buch „Gutes Fahren – kein Geheimnis" machen Sie jedem, der das Autofahren liebt eine besondere Freude!

Bitte als Drucksache auf Postkarte aufgeklebt oder im Briefumschlag einsenden

An MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042

Liefern Sie mir bitte sofort

.... Expl. **Gutes Fahren — kein Geheimnis**

132 Seiten, 25 Zeichnung., Ganzlein., DM 8.80, portofreie Lieferung

☐ *Zahlung nach Erhalt* ☐ *Lieferung per Nachnahme*

....
Vor- und Zuname

....
Ort und Kreis

....
Straße und Hausnummer A 25

BESTELLSCHEIN

AN VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH · STUTTGART · POSTFACH 1042

Senden Sie die FLUG-REVUE ein Jahr, beginnend am 1. 1. 1959, zum Preise von DM 25,– (Ausland DM 28,–) für 26 Hefte. Die Dezember-Ausgabe 1958 ist vor Weihnachten zusammen mit einer Geschenk-Urkunde und einer Sammelmappe kostenfrei an die untenstehende Adresse zu senden.

Den Betrag von DM 25,– (Ausland DM 28,–) werde ich nach Erhalt der Rechnung überweisen – zahle ich am .... auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 161 37 – liegt als Scheck bei –.

Auf der Geschenk-Urkunde soll nach den Worten **Mit den besten Wünschen von** folgender Text eingetragen werden:

Bestellt von:	**Zu senden an:**
Vor- und Zuname	Vor- und Zuname
Ort und Kreis	Ort und Kreis
Straße und Hausnummer	Straße und Hausnummer

Bitte deutlich – möglichst in Blockschrift – ausfüllen! A 24

Der Vorzugspreis

für das Weihnachtsgeschenk-Abonnement von DM 25,– (Ausland DM 28,–) macht Ihnen den Entschluß leicht. An die uns zu nennende Adresse senden wir rechtzeitig vor Weihnachten das Dezemberheft 1958, eine Sammelmappe aus blauem Plastikmaterial, die einen Jahrgang der FLUG-REVUE aufnimmt, und eine künstlerisch gestaltete Geschenkurkunde mit einer Eintragung nach Ihrem Wunsch. Füllen Sie den nebenstehenden Bestellschein noch heute aus, damit Ihr Geschenk-Abonnement mit Sicherheit unter dem Weihnachtsbaum liegt.

Die FLUG-REVUE bringt Freude für ein ganzes Jahr!



Technik begeistert - Fortschritt interessiert...

Einmal etwas anderes ...

... werden Ihre Freunde sagen, wenn Sie ihnen zu Weihnachten das Geschenk-Jahres-Abonnement der FLUG-REVUE überreichen.

Das war eine ausgezeichnete Idee ...

... so werden Ihre Freunde urteilen – jedesmal, wenn der Postbote das neue Heft der FLUG-REVUE ins Haus bringt!



Ein Weihnachtsgeschenk-Abonnement der FLUG-REVUE bringt Freude für ein ganzes Jahr

Machen Sie sich selbst diese Freude oder schenken Sie Ihren an der Luftfahrt interessierten Freunden, Verwandten (denken Sie dabei vor allem an die Jugend) ein Abonnement der FLUG-REVUE. Diese repräsentative deutsche Luftfahrtzeitschrift informiert in fesselnder, leicht verständlicher Form über alles, was in der Luft liegt.

Darüber berichtet die FLUG-REVUE:

Luftverkehr Verkehrsmittel zu sein, das ist die Aufgabe, das ist der Zweck des Flugzeuges. Die FLUG-REVUE läßt herrliche Flugreisen in fremde Länder und die unvergleichliche Atmosphäre an Bord der großen Verkehrsmaschinen miterleben.

Luftwehr Über Flugzeuge und über Raketen – die wichtigsten Waffen einer jeden Armee — bringt die FLUG-REVUE hochinteressante Informationen. Neben der Beschreibung neuer Modelle finden die fesselnd geschriebenen Berichte über die bewährten Flugzeugtypen vergangener Zeiten besonderes Interesse.

Segelflug Eine der schönsten Sportarten, bei der es auf die Technik ebenso ankommt, wie auf das Wissen um die Naturkräfte. Erfahrungen erfolgreicher Segelflieger, packende Bildreportagen und Tests.

Flugsport Flugschauen, Schulung, Ausstellungen: Die FLUG-REVUE ist immer dabei, um ihre Leser zu unterrichten.

Modellflug Wessen Hobby der Flugzeugmodellbau ist, der findet in der FLUG-REVUE reichhaltige Anregungen.

Lufttechnik Unsere Redakteure und Mitarbeiter fliegen neue und bewährte Modelle selbst und schildern ihre Prüfungsergebnisse in packenden Testberichten. Im übrigen: Grundlagenforschung, wissenschaftliche Berichte und technische Daten.

Raumfahrt In diesen Tagen – nach den Erfolgen mit den Erdsatelliten und (vermutlich) kurz vor dem Erreichen des Mondes – hoch aktuell. Wer die FLUG-REVUE liest, erlebt die Erfolge der Wissenschaftler aus nächster Nähe mit.

Interessanter Lesestoff, eindrucksvolle Fotos, hochaktuelle Berichte für ein ganzes Jahr - ein ideales Weihnachtsgeschenk!